КОГДА РОССИЙСКИЙ РЫНОК СТАНЕТ КРУПНЕЙШИМ В МИРЕ › 4

№10 (976) ОКТЯБРЬ 2012 WWW.ZR.RU

За рулем

VOLKSWAGEN GOLF
НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ › 34

ПРОБКИ
ОТКУДА ОНИ БЕРУТСЯ › 234

MAZDA6
МОСКВА – ВЛАДИВОСТОК › 218

ISSN 0321-4249
12010
9 770321 424007

60 часов За рулем

› 36

ПОБЕДИТЕЛЬ – ЛАДА ЛАРГУС!

«ГАЗЕЛЬ-NEXT» ВИДЕЛИ ВСЕ, ЕЗДИЛИ ТОЛЬКО МЫ › 270

КОМУ И ЗАЧЕМ ОН НУЖЕН, ЭТОТ **ТЕХОСМОТР?** › 256

БЛОКИРАТОРЫ ЛОМАЕМ И ПИЛИМ › 210

ГРАН-ПРИ: **ЕСТЬ ШАНС ВЫИГРАТЬ МАШИНУ** › 334

www.ford.ru

НОВЫЙ
FORD **EXPLORER**

Go Further*

Протестировано ведущими изданиями:

За рулем

Авторевю

Шины MICHELIN обеспечивают уникальный баланс характеристик безопасности, долговечности и экономии топлива.

Зимние шины MICHELIN X-ICE NORTH 2 – победитель тестов журнала «За рулем» (№9, 2010 и № 9, 2011).

Журнал «За рулем» № 9, 2011: «Высокие сцепные свойства на льду и на снегу, отменная управляемость на зимней дороге и курсовая устойчивость, отменная проходимость в глубоком снегу, скромный расход топлива».

Журнал «За рулем» № 9, 2010: «Придадут уверенности на любых зимних дорогах; понравятся тем, кому важен низкий расход топлива»

Журнал «За рулем» № 10, 2009: «Настоятельно рекомендуем для любых зимних дорог и экономичной езды».

Журнал «Авторевю», № 19, 2009: «…все водители оценят предсказуемое и сбалансированное поведение на разных типах покрытий – на снегу, на льду…».

Мишлен представляет мобильное приложение «Советы Мишлен» для телефонов на платформе Android™**. Подробности на сайте www.michelin.ru

Телефон горячей линии: **8 800 700 22 08**

MICHELIN

Движение к совершенству

За рулем

№10 2012 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 976-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Максим Гомянин, Сергей Клочков, Александр Крапивин, Михаил Кулешов, Сергей Мишин, Денис Панов, Юрий Тимкин, Максим Сачков (зав. отд.), Кирилл Милешкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК, ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Евгений Борисенков (зав. отд.), Геннадий Емелькин, Анна Клепач, Игорь Козлов, Эдуард Конов, Максим Приходько, Игорь Теременко
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (арт-директор), Александр Мандрусов (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
iPAD-ВЕРСИЯ digital@zr.ru
Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Павел Леонов, Алексей Апыхтин, Милиана Коломиец, Екатерина Параньян, Сергей Патмар
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин, тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатановти пографииЕ urogravureS.p .А.(И талия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 407 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07, info@zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журналз арегистрированК омитетомРФп оп ечати.Р ег.№ 0 110728

18+

Материалы, опубликованные в журнале, – собственность ООО «Издательство «За рулем». Их перепечатка допускается только с разрешения ООО «Издательство «За рулем».
Материалып одр убрикой« Рекламнаяп убликация» печатаются нап равахр екламы.Р едакцияне не сето тветственностиз адо сто-верностьин формации,о публикованнойвр екламныхма териалах.

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Ценаэк земплярап окат алогамР оспечати« Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания: Роспечать – на полгода 70321, на год 72390, МАП – на полгода 99122.

© «За рулем», 2012

ЗА ДВУМЯ САЛОНАМИ ПОГОНИШЬСЯ

Антон Чуйкин, главный редактор

Московский автосалон закончился. Сыграны премьеры, показаны машины, розданы буклеты-плакаты-значки и самокаты. Но впереди, всего через 20 дней после закрытия ММАС, – другой большой салон, в Париже. Все, кто интересуется Автомобилем, будь то любители или профессионалы, не избегнут сравнений двух этих мотор-шоу.

Москва, в нелучших своих традициях, показала себя торговкой. Автосалон понравился тем, кто шел похлопать дверями, посидеть за рулем, приценяться – то есть выбрать, а иногда и сразу купить машину. С тем же успехом большую часть экспонатов можно было посмотреть и опробовать на МКАД, в Химках, на Рижском шоссе, Каширском и так далее – я имею в виду дилерские деревни, которые есть уже не только в столицах. Конечно, помочь выбрать машину – важная функция мотор-шоу, но не единственная. Мировые премьеры, невиданные концепт-кары, совсем новые машины – вот что влечет искушенную публику, вот что делает салон действительно первоклассным, вот что отличит, увы, Париж от Москвы.

Многие фирмы приберегли новинки до Франции, отделавшись заявлениями, что, дескать, вот эта наша машина и есть премьера. При ближайшем рассмотрении оказывалось, что речь идет о новом сочетании мотора и трансмиссии, ином изгибе фигурки-эмблемы или новых бамперах. Абсолютно новые... противотуманки. В основном на ММАС играли российские премьеры – то есть показывали машины, которые в Европе уже продаются несколько месяцев, а до нас только добрались. Исключений набралось сравнительно немного (см. раздел Новости).

А ведь мы так ждали и «Шкоду-Рапид», и «Ситроен-C4L», и «Рено-Логан». В Париж, в Париж! Можно подумать, там их основной рынок.

Кстати, о рынке. Во Франции да и во всей Европе сильный спад продаж, почти катастрофа. У нас – не сглазить! – рекордный год. Так почему бы не предпочесть парижскому салону вместе с франкфуртским – московский? А, господа производители? Сами говорите: совсем скоро Россия будет покупателем № 1 в Европе!

Продолжение темы – на следующих страницах.

КОГДА МЫ СТАНЕМ КРУЧЕ ВСЕХ?

Мы не против нанотехнологий, Сколкова и роста военно-промышленного комплекса. Мы такие же, как и вы, и хотим жить в прекрасной стране, где счастливые люди будут настолько богаты, что смогут покупать себе новые автомобили в еще больших количествах, чем сейчас. Чем, в конце концов, мы хуже американцев? Или китайцев, которые до сих пор живут при коммунистическом режиме и тем не менее приобретают машины в таких объемах, что американский рынок вот-вот уступит им первое место? Но вот когда наступит для нас этот период всеобщего счастья? И наступит ли вообще? Сможем ли мы стать великой страной с автомобильным рынком № 1 в мире? Задавшись такими вопросами, Максим Сачков, Дмитрий Федоров и Антон Чуйкин вооружились редакционными диктофонами и отправились на встречи с самыми важными персонами мировой автомобильной промышленности. И вот что те ответили.

Энди ПАЛМЕР
исполнительный вице-президент «Ниссан мотор» по глобальному развитию

Россия, безусловно, в самое ближайшее время станет крупнейшим рынком Европы. Это произойдет примерно в 2014-2015 году, когда вы обойдете по этому параметру Германию. Для «Ниссана» Россия уже сейчас – главный европейский рынок и один из самых важных с глобальной точки зрения. В России порядка 250 автомобилей на тысячу человек, в то время как в Европе – 600-700. Поэтому у нас нет сомнений, что с таким резервом вы сумеете очень быстро выйти на передовые позиции.

Мицури ТАКАДА
исполнительный вице-президент «Фуджи хэви индастриз» («Субару»)

Россия – страна с большим потенциалом. И даже если грянет предрекаемый многими кризис, серьезного влияния на дальнейший рост автомобильного рынка он не окажет. Но спрогнозировать, станет ли Россия первой в мире по продажам автомобилей и тем более когда, я не берусь. Ведь есть и другие страны, чья экономика развивается бурно, например Китай. Поэтому о лидерстве с уверенностью сказать не могу, но утверждаю: в первой мировой тройке Россия будет точно.

Осаму МАСУКО
президент «Мицубиси моторс»

Население Китая – свыше миллиарда человек, поэтому рынок там больше. Но для нашей марки более привлекательна именно Россия. Был период, когда мы продавали здесь 120 тыс. машин в год, в Китае же на тот момент – вдвое меньше. Еще важно, что российские потребители оценивают автомобили «Мицубиси» куда выше, чем покупатели в Китае. Для вас «Мицубиси» – престижная марка, и это очень ценно, поэтому мы намерены и в дальнейшем уделять российскому рынку первостепенное внимание.

Руперт ШТАДЛЕР
глава компании «Ауди»

Россия? Первой в мире? Не станет. По крайней мере, в ближайшее время. Объективный фактор – численность населения. Именно поэтому в долгосрочной перспективе самым крупным рынком в мире будет Китай. А что касается первенства в Европе, то у России прекрасная возможность шагнуть на высшую ступень уже в следующем году. Поднимается промышленность, растет благосостояние населения и покупательская способность – это хорошая база для дальнейшего развития рынка. Более того, нынешний покупатель начинает все выше ценить в автомобиле технические инновации. И «Ауди» готова их предложить.

Стефан ДЖЕЙКОБИ
президент «Вольво кар»

Не думаю, что Россия когда-нибудь сравнится с американским рынком, где продают 14–15 млн. машин в год, или с китайским, почти догнавшим США. Захватить лидерство в Европе возможно, и не исключаю, что уже в ближайшее время. Это зависит от того, как поведут себя другие рынки и как вообще пойдут дела в Европе.
Замечу, для «Вольво» нет стран или рынков номер один, два и т. д. Мы одинаково относимся ко всем нашим клиентам, находятся ли они в Швеции, в США или в России. По объему продаж автомобилей марки «Вольво» Россия на шестом месте в мире, если для вас это важно. Для меня – нет.

Тим ЛИ
президент «Дженерал моторс» по зарубежным операциям

Сегодня автомобильный рынок № 1 в мире – это США. Со временем на первенство будут претендовать такие страны, как Индия и Китай, учитывая численность населения и скорость его роста. Но Россия – нет.
При этом, подчеркну, российский рынок очень важен для «Дженерал моторс».
А вот стать № 1 в Европе России вполне по силам. Думаю, ваш рынок вырастет с 3 млн. до 4 млн. машин году к 2016-му. И поэтому мы очень заинтересованы в России, инвестируем, в частности, в наше производство в Санкт-Петербурге, в партнерство с ГАЗом и АВТОВАЗом. Мы намерены расти вместе с рынком и увеличивать свою долю.

Тед КАННИС
президент и председатель правления «Форд-Соллерс»

Есть две фундаментальные вещи, влияющие на продажи автомобилей: численность населения и его доходы. Считаю, что оба фактора в России в долгосрочной перспективе будут расти. Поэтому мы недавно запустили крупноузловую сборку пяти моделей на заводе в Набережных Челнах. Следующий этап – наладить их производство по полному циклу. А станет ли Россия рынком номер один? Почему бы и нет! Но только при условии, что рождаемость в стране возрастет в десятки раз, а цены на нефть поднимутся на невиданную высоту.

Брюно АНСЕЛЕН
генеральный директор «Рено» в России

Явно не завтра. Ведь китайский рынок растет куда быстрее российского. В Китае сейчас продается 15 млн. машин в год, и по численности населения, готового купить автомобиль, его никак нельзя сравнивать с Россией. Поэтому российский рынок вряд ли станет крупнейшим в мире. Но зато пока не видно признаков снижения его роста, ежегодная прибавка в 40–50% – это просто отлично на фоне мировой экономической ситуации. По моему мнению, темп роста мог быть еще выше, он ограничивается лишь возможностями автопроизводителей. Через три-четыре года российский рынок, если не изменится экономический климат, сможет поглотить 4 млн. автомобилей в год. Мы надеемся, что доля альянса «Рено-Ниссан-Лада» при этом составит примерно 40%, или 1,6 млн. машин.

Дмитрий КОЛЧАНОВ
директор по зарубежным продажам «Ягуар Ленд-Ровер»

Сегодня нет никаких предпосылок для того, чтобы российский рынок стал номером один. Он растет и будет расти, но в ближайшей перспективе вряд ли сможет сравниться по объемам продаж с Китаем, США или такими быстроразвивающимися рынками, как Индия и Бразилия. Достаточно посмотреть на основные параметры, которые ведут к увеличению объемов продаж. Это количество людей, их покупательская способность и средний возраст автопарка – чем больше старых машин, тем выше вероятность, что их заменят новыми. Да, у России богатый потенциал: более половины автомобилей в стране старше 10 лет, население составляет 142 млн. человек. Но если сравнить эти данные с 312 млн. жителей США или миллиардом китайцев и умножить эти цифры на их покупательскую способность, то сразу станет понятно, что номером один Россия в ближайшее время точно не станет.

Пол СЕВИН
вице-президент CEAT

В Европе российский рынок станет самым крупным уже через пару лет. И для нас важно, что этот серьезно развивающийся рынок находится именно здесь, в Европе. Если сравнивать с другим перспективным для нас рынком – китайским, где наш первый дилер появился полгода назад, то российский потребитель нам более интересен, поскольку он гораздо ближе по своему менталитету к европейцу. Он интересуется духом марки, технологиями, тем, что весьма важно для дальнейшего развития CEATa. Китайский покупатель совершенно другой, он почти не интересуется техническими особенностями. Кроме того, в России больше желающих продвигать новую марку – дилеры готовы приниматься за развитие бренда. Да, в долгосрочном плане Китай перспективнее в смысле объемов продаж, но в данный момент Россия более динамично принимает нашу марку.

Такаши ЯМАНУЧИ
президент и председатель правления «Мазда мотор»

Ответить на этот вопрос я не смогу. Все-таки в Китае гораздо больше населения и объемы продаж на порядок больше. Но зато там сложнее вести бизнес: зарубежная компания может выйти на рынок только в качестве партнера совместного предприятия, где китайской стороне будет принадлежать большая часть акций. Что касается России, то после ее вступления в ВТО работать здесь стало удобнее. Но объемы сбыта определяются покупательской способностью населения, поэтому наш выпуск на заводе «Соллерс» ограничен 50 тыс. машин в год с перспективой увеличения до 70 тысяч. И все же мы поставили перед собой цель увеличить российские продажи до 100 тыс. в течение четырех лет. А в Китае сейчас мы ежегодно производим и продаем около 230 тыс. машин; в среднесрочной перспективе наша задача – выйти на уровень 400 тысяч.

Toyota Camry

Истинные ценности внушают уважение

TOYOTA

Теперь Toyota Camry от 959 000 рублей.
Воспользуйтесь специальной кредитной программой «Camry Гарант»
с ежемесячным платежом всего от 5800 рублей в месяц.

www.facebook.com/toyotarussia
www.toyota.ru
Служба клиентской поддержки Toyota: 8-800-200-57-75

Toyota
Управляй
Мечтой

FINANCIAL SERVICES | TOYOTA

Расчет ежемесячного платежа произведен по программе «Camry Гарант» для автомобиля Toyota Camry 2.0, комплектация «Стандарт», стоимостью 959 000 рублей (рекомендованная розничная цена ООО «Тойота Мотор», действительна на 01/09/2012) по кредиту в рублях, при первоначальном взносе (ПВ) – 40 % и сроке кредита – 36 месяцев. Условия программы «Camry Гарант»: срок кредита – 36 месяцев; процентная ставка годовых в рублях: при ПВ от 15 % до 29,99 % – 14 %; при ПВ от 30 % до 40 % – 12 %; остаточный платеж – 60 % от стоимости автомобиля, указанной в договоре купли-продажи. Гарантия стоимости автомобиля на момент окончания срока действия кредитного договора при обратном выкупе официальным дилерским центром или уполномоченным партнером ООО «Тойота Мотор» – 60 % от стоимости автомобиля, указанной в договоре купли-продажи, при условии соответствия автомобиля требованиям программы. Плата за оказание услуги по дистанционному предоставлению кредита вне места нахождения Кредитора – 6000 руб. Срок действия программы кредитования – до 31.12.2012. КАСКО, ОСАГО по тарифам соответствующих страховых организаций, обязательно. В случае просрочки платежа по кредиту начисляется 0,2 % от суммы просроченного платежа за каждый календарный день просрочки. Программа распространяется на новые автомобили Toyota Camry 2012 года выпуска, реализованные ООО «Тойота Мотор» и проданные официальным дилерским центром или уполномоченным партнером ООО «Тойота Мотор». Программа кредитования осуществляется ЗАО «Тойота Банк» в регионах присутствия ЗАО «Тойота Банк», лицензия № 3470. Данное предложение носит информационный характер и не является публичной офертой (ст. 437 ГК РФ). Дополнительную информацию вы можете получить на сайте: www.toyota-bank.ru или в дилерском центре Тойота – участнике программы.

HYUNDAI | NEW THINKING. NEW POSSIBILITIES.*

ix35

*Новое мышление, новые возможности. **Официальный дистрибьютор Hyundai Motor Co. — компания ООО «Хендэ Мотор СНГ» — продлевает гарантию производителя до 5 лет или 120 000 км пробега (в зависимости от того, что наступит раньше) на механизмы двигателя и детали коробки передач за исключением навесного оборудования, учитывая ограничения, изложенные в сервисной книжке. Данная гарантия распространяется исключительно на импортные автомобили, ввезенные на территорию РФ компанией ООО «Хендэ Мотор СНГ» после 1 апреля 2009 г. Датой начала гарантии является дата передачи автомобиля официальным дилером первому покупателю.

5 ЛЕТ ГАРАНТИИ 120 000 км **

Твоя игра.
Твои правила.

Новая цена 889 000*** руб.

Максимальная рекомендуемая розничная цена на автомобили Hyundai ix35 в комплектации «Start»*, действительна на 14 августа 2012 г., информацию об итоговой розничной цене на автомобили можно получить у официального дилера Hyundai в РФ. Данное предложение носит информационный характер и не является публичной офертой, определяемой положениями ст. 437 ГК РФ. Приобретение любой продукции Hyundai осуществляется в соответствии с условиями индивидуального договора купли-продажи. Ознакомиться с подробной информацией о наличии автомобилей, их стоимости, иных условиях можно у официальных дилеров Hyundai в РФ или на сайте www.hyundai.ru

**** Старт.

www.hyundai.ru

Реклама. Товар сертифицирован.

CHEVROLET

ТАНОЕ

КОГДА **УВАЖЕНИЕ ЗАСЛУЖЕНО**

от **2 230 000** руб.*

Система активного контроля
за расходом топлива

Автоматическая
шестиступенчатая
коробка передач
с гидротрансформатором

Камера заднего вида
с широким углом обзора
встроена в зеркало

CHEVROLET

www.chevrolet.ru | горячая линия: 8 800 200 00 76

*Рекомендованная розничная цена на автомобили в базовой комплектации. Информация не является публичной офертой.

СОДЕРЖАНИЕ | 2012, № 10

КРУПНЫМ ПЛАНОМ
За двумя салонами погонишься 3

КОГДА МЫ СТАНЕМ КРУЧЕ ВСЕХ?
Интервью с руководителями ведущих фирм..... 4

НОВОСТИ 18, 170, 284
Премьеры Московского международного автосалона 18

АВТОМОБИЛИ

ДЕМОКРАТИЗАТОР ТЕХНОЛОГИЙ
«Фольксваген-Гольф» 34

В ЛАДУ СО СКОРОСТЬЮ
Марафон «60 часов «За рулем» 36

ИДЕНТИЧЕН НАТУРАЛЬНОМУ
«Лексус-LS» 60

МОЛОДОЙ САНТА ЖЕЛАЕТ ПОЗНАКОМИТЬСЯ
«Хёндай Санта-Фе» 66

ДЕНЬ С ГОСПОДИНОМ ИКС
Обновленный БМВ-X1 70

ПОДСУШИТЬ РЕПУТАЦИЮ
«FAW-Бестурн B50» 74

ОТ МУФФЛЕРА СЛЫШУ
«Субару-Форестер tS» 76

ИСКУССТВО САМУРАЕВ
Тест «Хонды-Сивик» и «Мазды-3» 80

ТО, ЧЕГО НЕ МОЖЕТ БЫТЬ
«Киа-Соренто» 94

ЖЕЛАНИЕ НРАВИТЬСЯ
«Мицубиси-Аутлендер» 98

ПО ПРОСЬБАМ ТРУДЯЩИХСЯ
«Хёндай-Солярис» 102

КУБИЧЕСКОЕ УРАВНЕНИЕ
«Грейт Уолл-Ховер M2» 104

ПОХОДНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ
«Опель-Зафира Турер» 106

СЕМЬ РАЗ ОТМЕРЬ
БМВ 7-й серии 108

НА КОСТЫЛЕ
Спецтест «Едем на докатке» 112

ОПТОМ ДЕШЕВЛЕ
«Шевроле-Орландо» 114

РОБОТЫ ОТСТУПАЮТ
«Ауди-Q5» 118

СЫГРАЙ СВОЮ МЕЛОДИЮ
Тест «Фиата-Пунто», «Ситроена-C3», «СЕАТа-Ибица» 122

КУРЬЕР

НОЛЬ ПРОМИЛЛЕ
Мнения читателей о невыполнимой норме 138

ФОТОКОНКУРС 139

УШЛИ ЗА «БАЗОЙ» – 2
Обсуждаем дефицит дешевых вариантов 140

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА 142

Займи свою территорию!

SPORTAGE limited edition

Kia Sportage limited edition – это дерзкое сочетание нового облика легендарного кроссовера и эксклюзивного дизайна интерьера. Вызывающе яркий стайлинг помогает обозначить свою территорию в окружающей городской среде.
Выбери свой **Kia Sportage limited edition**. Займи свою территорию.

18-дюймовые диски

Передняя и задняя накладки на бампер

Оранжевый / черный интерьер

Накладки на педали

* 5 лет. Гарантия 5 лет/150 000 км действительна на автомобили, реализуемые официальными дилерами ООО «КИА Моторс Рус» с 1 марта 2009 года на условиях, изложенных на сайте www.kia.ru и в сервисной книжке производителя.

СОДЕРЖАНИЕ | 2012, № 10

СТОП, СНЯТО!
Новые видеорегистраторы 200

КОГАН, КОГАН И КЕТЧЕР
Шина «Гудиер-УльтраГрип Айс Арктик» 204

НОВЫЕ ТОВАРЫ 206

СТРЕЛОЧНЫЙ ИНДИКАТОР
Радар-детекторы ловят «Стрелку» 208

ЖЕЛЕЗНЫЙ АРГУМЕНТ
Вскрываем блокираторы руля 210

ТЕХНИКА

ШЕСТОЕ ЧУВСТВО
«Мазда-6» 218

АРИСТОКРАТ В ЧЕТВЕРТОМ ПОКОЛЕНИИ
«Рейндж-Ровер» 220

ГОТОВ К ЕЗДЕ И ОБОРОНЕ
Бронированный «Ауди-A8L» 224

ПРИМАНКА ДЛЯ КАДРОВ
Разработки студентов МАМИ 226

НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ 228

ДЫХАТЕЛЬНЫЕ УПРАЖНЕНИЯ
Двигатели ВАЗ и нормы Евро 232

УМНЫЙ В ПРОБКУ НЕ ПОЙДЕТ
Пробочные сервисы в навигаторах 234

РЕМОНТ И СЕРВИС

ВИДНО ИЗДАЛЕКА
«СанЙонг-Кайрон» в деталях 238

ШИНЫ У ПЕЧКИ СТОЯТ
Обогреватели для мастерских 242

ОЧЕНЬ ЛИПКАЯ ИСТОРИЯ
Пленки для оклейки кузова 244

БУДЕМ ЖИТЬ – ЕСЛИ ДРУЖНО
Конкурс знатоков-технарей 246

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ 248

АВТОРЫНОК

«ШЕВРОЛЕ-ЛАЧЕТТИ» vs. «ШЕВРОЛЕ-АВЕО»
Выбираем комплектацию 146

ПЛАТА ЗА СТРАХ
Гольф-класс: затраты на эксплуатацию 150

ПОСТ СДАЛ – ПОСТ ПРИНЯЛ
«СанЙонг-Актион» в парке ЗР: бензиновый и дизельный 152

В ХОРОШИЕ РУКИ
«Мицубиси-Лансер» после 120 тыс. км 154

НА ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД
«Рено-Дастер» в парке ЗР 158

МЕЛКИЕ НЕПРИЯТНОСТИ
«Шевроле-Ланос» в парке ЗР 160

ШАРАБАН
Подержанный «Фольксваген-Шаран» 162

ЭТО ЧТО ЗА КНОПОЧКА?
«Киа-Рио» в парке ЗР 166

ЧЕРНАЯ ЖЕМЧУЖИНА
«Рено-Сандеро» глазами владельца 168

КОМПОНЕНТЫ

СРЕДИ ТОРОСОВ И АЙСБЕРГОВ
Тест шин 195/65R15 без шипов и 205/55R16 шипованных 172

ПРЕМЬЕРЫ В МАЛЫХ ФОРМАХ
Выставки автокомплектующих: обзор 188

НОЛЬ-СОРОК
Экспертиза масел группы 0W-40 192

И НИКАКИХ ГВОЗДЕЙ!
Шина «Пирелли-Скорпион Винтер» 198

НОВЫЕ ДЕТАЛИ ЗИМНЕГО ОБРАЗА.

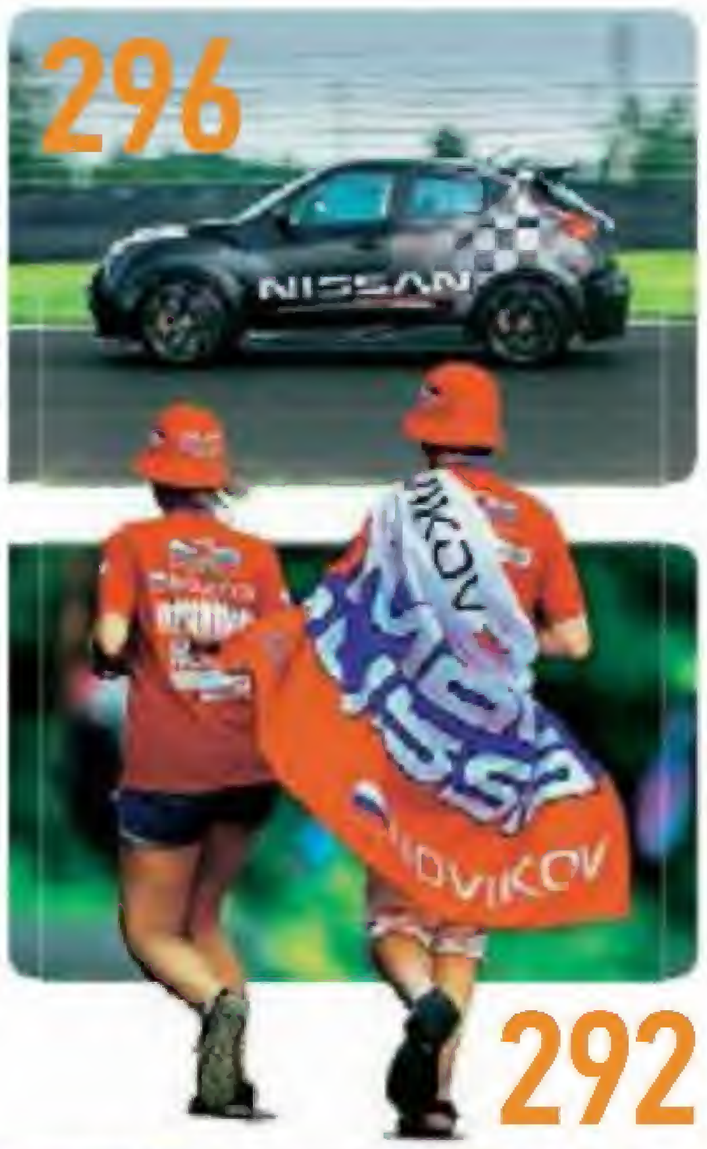
Зима – период, к которому необходимо заранее подготовиться. Не имеет значения, хотите ли Вы отправиться на своем BMW в путешествие или проведете сезон в городе, важно установить на автомобиль подходящие зимние колеса. Компания BMW предлагает оригинальные комплекты колес, разработанные с учетом особенностей Вашего автомобиля. Они имеют великолепные ходовые характеристики и гарантируют надежное сцепление с заснеженной или обледенелой поверхностью дороги. Кроме того, оригинальные комплекты зимних колес имеют превосходный дизайн, доставляющий эстетическое удовольствие. Воспользуйтесь и другими предложениями BMW: помимо комплектов колес мы разработали для Вас множество зимних аксессуаров. Обратитесь к Вашему официальному дилеру BMW или посетите сайт **www.bmw.ru** для получения дополнительной информации.

ОРИГИНАЛЬНЫЕ КОЛЕСА BMW.

Служба клиентской поддержки BMW **8 800 2003 269**.

Реклама

СОДЕРЖАНИЕ | 2012, № 10



БЕЗОПАСНОСТЬ

УДАРИМ ЕВРОРЕМОНТОМ!
Крэш-тесты фирмы «Декра» 250

ВСЕГДА ИМЕТЬ В МАШИНЕ ЖИЛЕТ
Призывает доктор Л. Рошаль 254

СМОТРОВАЯ ПЛОЩАДКА
Техосмотр-2012 256

«ГРАЖДАНКА» С ЗАПРОСАМИ
Проект изменений в ОСАГО 258

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ 260

ЭКОНОМИКА

ПОДРОСТКОВЫЙ ВОЗРАСТ
«УзДэуавто» в России 262

ДОРОЖЕ, ЧЕМ В АМЕРИКЕ
Регулирование цен на топливо 266

МЕСТО НА СВАЛКЕ
Зачем ввели сбор за утилизацию 268

ГРУЗОВИКИ

ОПЕРАЦИЯ ПОД ПРИКРЫТИЕМ
«Газель-Некст» 270

АМЕРИКЭН БОЙ
«Фольксваген-Амарок» 276

ДЛЯ ДЕРЕВНИ, ДЕДУШКЕ
«Грейт Уолл-Вингл 5» 278

АЗОТ, ВОДА И ЧИСТЫЕ ТРУБЫ
Снижение токсичности грузовиков 280

СПОРТ

СМОТРЕТЬ И СЛУШАТЬ
Этап чемпионата мира GT в Москве 288

БЫСТРЫЙ
Карьера Евгения Новикова 292

ПИЛОТ И ДЕНЬ ЗАБОТ
Рабочий день гонщика 294

ПОТЕХА ДЛЯ ШЕЙХОВ
«Ниссан-Джук R» 296

ПАДДОК
Новости спорта 298

С ЛЕГЕНДОЙ НА ТЫ
Школа вождения «Порше» 300

ЛИХА БЕДА
Горячие хэтчбеки на «Смоленском кольце» 302

БЕЗ ГРАНИЦ

НЕ ПЕЙЗАЖЕМ ЕДИНЫМ
По Карелии на «Субару» 312

ПОЧТОВЫЙ ВАГОН
Комплекты для сборки авто 318

СТОЙ! КТО ИДЕТ?
Рейтинг погранпереходов 320

ПЕТУХИ И ПАРОВОЗ
Путешествие в Петушки 322

ПРАВО НА ОТДЫХ
«Москвич-423Н» 326

ГРАН-ПРИ

КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ-ПРЕТЕНДЕНТОВ 334

КАРТОЧКА УЧАСТНИКА И ИНСТРУКЦИЯ ДЛЯ ГОЛОСОВАНИЯ 342

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

224 «Ауди-A8L»
118 «Ауди-Q5»
70 БМВ-X1
108 БМВ 7-й серии
270 «Газель-Некст»*
278 «Грейт Уолл-Вингл 5»*
104 «Грейт Уолл-Ховер М2»
166 «Киа-Рио»
94 «Киа-Соренто»
36 «Лада-Гранта»
36 «Лада-Ларгус»
60 «Лексус-LS»
80 «Мазда-3»
218 «Мазда-6»
302 «Мини-Купер S Купе»
98 «Мицубиси-Аутлендер»
154 «Мицубиси-Лансер»
326 «Москвич-423Н»
296 «Ниссан-Джук R»
106 «Опель-Зафира Турер»
302 «Опель-Корса OPC»
220 «Рейндж-Ровер»
158 «Рено-Дастер»
302 «Рено-Клио RS»
168 «Рено-Сандеро»
152 «СанЙонг-Актион»
238 «СанЙонг-Кайрон»
122 «СЕАТ-Ибица»
302 «СЕАТ-Ибица Купра»
122 «Ситроен-C3»
302 «Ситроен-DS3»
312 «Субару-Легаси», «Форестер»
76 «Субару-Форестер tS»
122 «Фиат-Пунто»
276 «Фольксваген-Амарок»*
34 «Фольксваген-Гольф»
162 «Фольксваген-Шаран»
66 «Хёндай Санта-Фе»
102 «Хёндай-Солярис»
80 «Хонда-Сивик»
36, 146 «Шевроле-Авео»
160 «Шевроле-Ланос»
146 «Шевроле-Лачетти»
114 «Шевроле-Орландо»
302 «Шкода-Фабия RS»
74 «FAW-Бестурн B50»

*Грузовик.

Agip → eni

Итальянская компания **Eni**, одна из крупнейших мировых нефтяных компаний, начала процесс перевода всего спектра смазочных материалов с торговой марки **Agip** на торговую марку **Eni** во всех странах своего присутствия. Таким образом, название компании, название торговой марки и логотип будут представлять собой единое целое.

eni i-Sint – ещё больше удовольствия от управления автомобилем

Новая линейка моторных масел **eni i-Sint** это:
- высочайшее европейское качество
- одобрения всех основных мировых автопроизводителей
- самые современные компоненты и технологии
- высокая топливная экономичность и защита окружающей среды
- подбор моторного масла для любого автомобиля

enjoy technology

eni

ООО "Эни-Нефто" +7 (495) 234-19-21

eninefto.com

На Московском международном автосалоне площади под экспонаты выросли вдвое по сравнению с прошлогодним шоу. Полсотни мировых и европейских премьер, 34 концепт-кара! В этой подборке отражены лишь те новинки, о которых мы не успели рассказать раньше. Иные модели автосалона смотрите в других разделах журнала. На некоторых авто мы уже поездили.

Обновленный «Ауди-R8» в Москве отпраздновал мировую премьеру. Внешне купе изменилось незначительно – улучшения коснулись светотехники, бамперов, воздухозаборников, решетки радиатора. Дневные ходовые огни получили дополнительную работу: они теперь мигают перед поворотом и перестроением. Вообще, тут масса светодиодов. Часть из них освещает при необходимости моторный отсек. Светодиодные фары и фонари с динамической индикацией вошли в базовую комплектацию, как и передний спойлер из углепластика. Прежними остались набор кузовов и гамма двигателей. На среднемоторные купе и кабриолет будут устанавливать 430-сильный V8 и 525-сильный V10. Последним укомплектована и самая мощная модификация V10 Plus, которая сменит прежнюю версию GT. Мощность и крутящий момент мотора для заряженного R8 составляют 550 л.с. и 540 Н·м соответственно. Они позволяют набрать первую сотню за 3,5 с и не успокоятся, пока скорость не достигнет 317 км/ч – было бы где! В трансмиссии заняла свое место новая роботизированная 7-ступенчатая коробка передач S tronic.

Премьера уже практически серийного электромобиля El Lada была приурочена к сообщению о предстоящих поставках первой сотни таких машин в таксопарки Ставропольского края. Вот только практичность решения вызывает вопросы. По информации АВТОВАЗа, электромобиль массой 1200 кг, созданный на базе «Калины», может пробежать за смену около 150 км. Затем, хочешь не хочешь, восьмичасовой отдых у розетки. Подойдет ли такой режим для такси – вопрос. Нужна ли для ответа на него сразу сотня машин? Впрочем, поставки растянутся на пару лет, так что коррективы по итогам подконтрольной эксплуатации вполне возможны.

НА ПИКЕ СПОРТИВНОЙ ФОРМЫ.

Зачем нужна тишина? Чтобы взорвать ее звуком мотора. Для чего существует пространство? Чтобы наполнить его движением.
Лучшее тому доказательство – BMW X3 в комплектации M Sport Edition. Он превращает расстояние и время в упругость:
двухлитровый дизельный двигатель BMW TwinPower Turbo в сочетании с 8-ступенчатой АКПП развивает великолепную динамику,
а аэродинамический пакет BMW M конвертирует ее в удовольствие от вождения. Пройдите персональный тест-драйв BMW X3
M Sport Edition у Вашего официального дилера BMW. Узнайте о программах кредитования BMW Bank* и предложениях BMW Trade-In**
по телефону Службы клиентской поддержки **8 800 2003 269** и на сайте **www.X3.bmw.ru**

BMW X3 xDRIVE20d M SPORT EDITION. ОГРАНИЧЕННАЯ СЕРИЯ.

Реклама. * BMW Bank – «БМВ Банк» ООО.
** BMW Trade-In – обмен Вашего автомобиля на новый BMW X3.

BMW
xDrive20d
M Sport Edition

www.X3.bmw.ru

С удовольствием
за рулем

Куда интереснее с практической точки зрения премьера второго поколения «Калины». Ее облик стал более строгим и современным, изменился и интерьер – панель приборов посвежела, сохранив некоторые черты прежнего стиля. Появится новая механическая коробка передач с тросовым приводом, а также японский автомат. Модернизирована и ходовая часть: увеличенный кастер в передней подвеске, отрицательный развал задних колес, короткая рулевая рейка. Под капотом 1,6-литровый 8-клапанный мотор с облегченной шатунно-поршневой группой, знакомый по «Ладе-Гранта». Как альтернативу предлагают шестнадцатиклапанник того же объема; его в скором времени тоже ждет модернизация. Отныне подушка безопасности водителя стала обязательной, как и усилитель руля. В других комплектациях уже присутствуют антиблокировочная система (обещают и систему стабилизации), фронтальный эйрбег для пассажира, а также боковые для передних седоков, регулировки сиденья по высоте, мультимедийная система и навигатор. Обновленная «Калина» выйдет на рынок с кузовами хэтчбек и универсал и займет место между «Грантой» и «Приорой».

Концепт с табличкой *XRAY* хотя и несет на решетке радиатора знакомую вазовскую ладью, создан заграничным шеф-дизайнером Стивом Маттином. Если помните, икслучами некогда называли только что открытые рентгеновские лучи. Вот и концепт, по идее Стива, – рентгеновский снимок процессов и перемен, идущих на АВТОВАЗе. Если так, то перемены налицо! Ведь именно XRay закладывает единый стиль будущих тольяттинских моделей. Более того, именно этот концепт станет прародителем кроссовера, который АВТОВАЗ планирует выпускать через три-четыре года. Что же, начало положено, но от идеи до серии путь неблизкий. Хотя теперь он наверняка будет пройден: не эскизов же ради пригласили мэтра.

Если бы не недавняя презентация на элитной тусовке в калифорнийском городе Пеббл-Бич, можно было бы с полным правом назвать мировой московскую премьеру «Роллс-Ройса Фантом Купе» из коллекции «Авиатор». Таких машин выпустят всего 35 штук. Идея серии подсказана победой гидросамолета «Супермарин-S6B» в гонках «Шнейдер-Трофи». На нем стоял мотор «Роллс-Ройса», и это позволило фирме записать на свой счет сразу три мировых рекорда скорости – на земле, на воде и в воздухе. Само собой, в автомобилях из этой коллекции доминируют элементы авиационного стиля. А это не только приборы, но и, например, вставки из красного дерева. Именно из него был сделан тот самый рекордный пропеллер. Обращает на себя внимание центральный туннель с обшивкой из анодированного алюминия, закрепленной нарочно не спрятанными болтами и снабженной прорезями, напоминающими знатокам масляные трубопроводы, тянувшиеся вдоль борта «Супермарин-S6B».

Мировая премьера седана «Опель-Астра» на ММАС замечена не только российскими СМИ. Видимо, машины с багажником привлекают и иностранного потребителя. Во всяком случае, если 60% седанов продают в России, то остальные 40% – за ее границами. Этот багажник вмещает 460 л поклажи – на 90 л больше, чем у хэтчбека. Если сложить спинку заднего дивана (она разделена в пропорции 60:40), то дополнительный, третий объем станет частью салона и тогда «Астра» увезет более кубометра груза. Для автомобиля подготовили большой набор двигателей: семь – мощностью от 115 до 180 л.с., а восьмым в линейке стоит 1,6-литровый представитель нового семейства SIDI ECOTEC: с непосредственным впрыском, турбонаддувом и системой «старт-стоп». Этот 200-сильный агрегат появится в начале будущего года и будет на 13% экономичнее нынешнего мотора такого же объема.

СДЕЛАЙТЕ ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР

САЛФЕТКИ ДЛЯ УХОДА ЗА САЛОНОМ АВТОМОБИЛЯ В ПОДАРОК ПРИ ПОКУПКЕ

МОТОРНОГО МАСЛА SHELL HELIX

При покупке моторного масла Shell Helix Ultra 0W-40 4 л, Shell Helix Ultra 5W-40 4 л, Shell Helix Diesel Ultra 5W-40 4 л, Shell Helix Ultra Extra 5W-30 4 л, Shell Helix Ultra E 5W-30 5 л, Shell Helix Ultra Racing 10W-60 4 л или Shell Helix HX8 5W-40 4 л — салфетки для ухода за салоном автомобиля в подарок.
Акция проходит с 15 октября по 30 ноября 2012 г. Количество подарков ограничено.
Подробности акции на сайте www.shellhelix.ru

Shell HELIX Моторные масла

ИСПЫТАЙТЕ ГОРДОСТЬ ЗА СВОЙ АВТОМОБИЛЬ.

Реклама

«Хонда CR-V» четвертого поколения стала неожиданно меньше предыдущей: на 5 мм в длину и на 30 мм в высоту. Может, мы присутствуем при рождении новой тенденции – даунсайзинга кузовов? И неожиданно внутри стало просторнее (двигатели, теряя в объеме, тоже прибавляют – в мощности). Багажник, например, увеличился на 147 л, а при сложенных сиденьях его объем достигает 1669 л. Электронно-управляемый полный привод Real Time 4WD быстрее реагирует на пробуксовку колес. Под капотом 2-литровый бензиновый двигатель i-VTEC мощностью 150 л.с. Дизель объемом 2,2 л, планируемый для Европы, к нам вряд ли повезут. И конечно же, фирма, создавшая робота «Асимо», не упустила возможности начинить автомобиль массой электронных ассистентов, которые просто не позволят владельцу кроссовера попасть в аварию: и на полосу вернут, и затормозят самостоятельно. В продаже новая CR-V появится в конце этого года.

Концепция, в духе которой создан седан FAW V5, называется Smart 21. В общем, умный автомобиль, вполне в духе XXI века. Но, продравшись сквозь частокол аббревиатур в описании машины, понимаешь, что открытий мирового уровня здесь нет. Кто спорит, система контроля давления воздуха в шинах – это хорошо. Система распределения тормозных усилий и антиблокировочная, а также крепления «изофикс» – тоже здорово. Но подавать их как достижения все же нескромно. Удивляют и цифры технических характеристик: 16-клапанная «четверка» объемом 1,5 л, развивающая скромные 75 л.с., способна разогнать автомобиль до максимальной скорости 180 км/ч? Верится с трудом. Клиренс для наших условий маловат – всего 130 мм. Объем багажника тоже: туда войдет лишь 320 л поклажи.

Компактный седан «Шевроле-Кобальт» приехал в Москву прямо из Бразилии, в старушке Европе его раньше не видели. Авто займет место в модельном ряду «крестоносцев» между «Авео» и «Крузом». Цены пока не объявлены, но маркетологи позиционируют его как конкурента «Рено-Логан». «Кобальт» вполне сравним с ним по полезному объему: в просторном салоне с комфортом разместятся пятеро седоков среднего роста, а в огромном багажнике хватит места для их поклажи. Автомобиль оснащен бензиновым 1,5-литровым двигателем DOHC мощностью 105 л.с., который передает крутящий момент на передние колеса через механическую 5-ступенчатую или автоматическую 6-ступенчатую коробку передач. На российском рынке седан появится в начале 2013 года.

LIFAN MOTORS

ПРЕМЬЕРА В РОССИИ

LIFAN X60

Теперь Вам доступно больше

- Современный дизайн • Просторный салон и багажное отделение
- Богатая комплектация • Комфортное вождение

Телефон горячей линии: 8-800-555-4325
Звонок по России бесплатный
WWW.LIFAN-CAR.RU

ENJOY LIFAN ENJOY LIFE

Корейская фирма «СанЙонг» не ассоциируется у россиян с легковыми моделями представительского класса, хотя корейцы и предпринимали попытку вывести седан «Чейрмен» на наш рынок. И вот еще один выход, теперь уже с новым поколением. Длина за 5 м, роскошный салон с дорогой отделкой, аудиосистема премиум-класса с 17 динамиками и технологией Discrete Logic дополнены плавно работающим рядным 6-цилиндровым двигателем (225 или 250 л.с.), с которым двухтонная махина летит быстрее 200 км/ч. Специально ради уменьшения шумности цепь ГРМ выполнена на укороченных звеньях, а поддон картера покрыт полиуретаном. Водителя и пассажиров оберегают от неприятностей электронные ассистенты и десять подушек безопасности. Всевозможные сервоприводы «Чейрмена» трудно сосчитать: руль, педальный узел, крышку багажника и шторки на задних окнах перемещают электромоторчики. Всё, как в других моделях этого класса. Возможно, сей «Председатель» привлечет ценой? Скоро узнаем.

«Кадиллак-ATS» – премьера российского масштаба. Особенность этого седана – необычная для марки легкость: снаряженная масса всего 1545 кг. Зато 273 «лошади» при всего-то 2-литровом рабочем объеме. Таковы реалии даунсайзинга, затронувшего и этот бренд, некогда признававший лишь «восьмерки» под огромным капотом. Справедливости ради отметим: моторы с количеством цилиндров больше шести тоже присутствуют. Есть в машине и еще одна изюминка: развлекательная система CUE (Cadillac User Experience). В ней впервые (если говорить об автомобилях) объединены функции контроля информационных и развлекательных блоков и управления ими. Из других умных систем на борту упомянем фирменную Magnetic Ride Control, мгновенно (за 1 мс!) изменяющую характеристики подвески в зависимости от качества дорожного полотна.

МЫ КУПИЛИ ДОМ В ДЕРЕВНЕ

Нужно быстро поменять автомобиль?

АВТО AVITO.RU

*Сайт автомобильных объявлений №1 в России**

Реклама

*По результатам исследования ЗАО «МАСМИ» за июнь 2012 г.

Компания «Джили» привезла сразу несколько новых для нашего рынка автомобилей. Отметим, пожалуй, кроссовер GX7 и хэтчбек SC 5 (на фото). Первый отличается не только эффектной внешностью, но и доступными уже в базовом оснащении подушками безопасности, системой распределения тормозных усилий и антиблокировочной, передним и задним парктрониками, мультимедийной системой с сенсорным экраном. Автомобиль с 2-литровым бензиновым двигателем и механической коробкой планируют продавать за 620–640 тыс. рублей. К работе над обликом хэтчбека приложил свою гениальную руку маэстро Джуджаро. Целевая группа этого авто – прежде всего молодежь. Ей не придется доплачивать за многочисленные опции, ибо почти всё, что нужно, включено в базовую комплектацию. Более подробную информацию о российских ценах и комплектациях получить не удалось. Наверное, маркетологи еще сами не определились.

В Европе обновленную версию «Лифана-520» – она же «Бриз» – еще не видели. Мировая премьера совсем недавно состоялась в Пекине. Автомобиль построили на усовершенствованной платформе, улучшили его дизайн, а заодно увеличили размеры. Колесная база прибавила 10 мм, а габариты теперь 4300×1690×1490 мм. Под капотом новый 1,3-литровый двигатель с изменяемыми фазами газораспределения. В дополнение к уже привычной версии с 5-ступенчатой механической коробкой передач предлагается комплектация с вариатором. К сильным сторонам этой модели отнесем 475-литровый багажник и подходящий для полутора тонн снаряженной массы мотор – его мощность 128 л.с.

«Компромиссы остались в прошлом. Будущее уже здесь», – уверяют создатели семиместного кроссовера «Инфинити-JX». И они недалеки от истины, если обратить внимание прежде всего на умную электронную начинку автомобиля. Отдельная система следит за происходящим в слепых зонах, а ключ-брелок позволяет не только производить обычные манипуляции с дверными замками, но и регулировать сиденье, рулевую колонку, зеркала, пускать двигатель (речь о дистанционном пуске, конечно), восстанавливать сохраненные в собственной памяти брелока настройки аудиосистемы, навигатора и климат-контроля. Если же разговор пойдет об удобстве седоков, надо не забыть похвастаться двигающимися сиденьями второго ряда, что делает «галерку» (третий ряд) не столь обездоленной пространством. Кроссовер построен на удлиненной платформе «Ниссана-Мурано», под капотом 3,6-литровая «шестерка» мощностью 262 л.с., а крутящий момент на все колеса идет через вариатор. Продажи в России запланированы на следующий год.

Реклама

ZIC XQ

100% SYNTHETIC*

МАСЛО КЛАССА ПРЕМИУМ

Одобрено для новых автомобилей
Mercedes-Benz, BMW, VW и Porsche

Произведено в Южной Корее корпорацией SK Lubricants**

VHVI TECH.***

* 100 % синтетика. ** Эс Кей Лубрикантс. *** Очень Высокий Индекс Вязкости

SK lubricants

www.zicoil.ru

Седан «Лаксджин-5» приехал в Москву с Тайваня. Эта марка – первая на далеком острове, и ее создатели приложили все усилия, чтобы сделать свои автомобили стильными и запоминающимися. Есть в таком облике и практический смысл. Например, коэффициент аэродинамического сопротивления «пятерки» – всего 0,28. Такой приличествует скорее спортивному купе, чем седану. Под капотом его 2-литровые «легкие» наполняет турбокомпрессор, помогая развить мощность в 170 л.с.; крутящий момент на передние колеса передает 6-ступенчатый автомат. Разогнаться на этом автомобиле можно до 210 км/ч, причем первая сотня будет преодолена уже через 8,48 с (какая, однако, точность!) после старта. Особенно привлекателен «Лаксджин-5» для поклонников смартфонов на операционной системе «Андроид»: именно она лежит в основе его мультимедийной системы THINK+, ориентированной на работу совместно с гаджетами от HTC, которыми можно будет управлять со штатного 9-дюймового тачскрина.

Изредка марка «Акура» попадается на наших дорогах, но это лишь серый импорт из США. Именно там «Хонда» в 1984 году создала этот бренд для производства моделей премиум-класса. Название должно ассоциироваться с аккуратностью, выверенностью и точностью. Теперь такие качества можно будет приобрести у нас вполне официальным путем: в 2014 году марка придет на наш рынок, а в следующем начнут формировать дилерскую сеть. Поставлять планируют кроссовер MDX – сегодня это самая популярная в России «Акура». Начнут ввозить также седаны TL, построенные на платформе «Хонды-Аккорд» и вооруженные 300-сильной «шестеркой». В 2015-м увидит свет суперкар NSX (на фото): сейчас в Москву привезли концепт, но не исключено, что через пару-тройку лет серийная модель появится в шоу-румах российских дилеров.

HOVER H5*

4X4

Внедорожнику везде у нас дорога!

6 место ралли
ДАКАР-2012

от 699 000 ** руб.

РАЦИОНАЛЬНЫЙ ВЫБОР:

- **Настоящий внедорожник**
  Рамная конструкция, полный привод Part-Time 4WD, клиренс 200 мм
- **Безопасный**
  Отличные результаты краш-тестов, ABS, EBD, подушки безопасности
- **Семейный**
  5-местный просторный салон, объем багажника 2074 литров
- **Комфортный**
  Климат-контроль, полный электропакет, подогрев сидений и зеркал, «датчик света и дождя», 5-ступенчатая автоматическая трансмиссия
- **Экономичный**
  Расход топлива менее 10 литров (АИ-92), низкие расходы на содержание, низкая стоимость запчастей

Great Wall

№1 в сегменте внедорожников и пикапов***

Запишись на тест-драйв, и ты узнаешь, что такое настоящий внедорожник!

Бесплатная информационная линия: 8-800-200-0-199 www.irito.ru

*Hover 2wd Petr. **Стоимость указана для версии Hover H5 2.4i Standard (Стандарт). ***По данным статистического агентства Dong Baoxiao Dafuhao, последние 7 лет Great Wall является № 1 по продажам в сегменте внедорожников и пикапов в Китае - самом большом автомобильном рынке мира. ****Для считывания закодированной информации используйте сканер штрих-кода, поддержи для операционной системы Вашего мобильного устройства.

Реклама. Товар сертифицирован. Обращаем ваше внимание на то, что данная, указанная в настоящей рекламе, цена является информационным характером и ни при каких условиях не является публичной офертой, определяемой положениями Статьи 437 (2) ГК РФ. Для получения подробной информации о комплектации и стоимости автомобилей, условиях гарантийного и сервисного обслуживания, условиях предоставления скидок и подарков, пожалуйста обращайтесь к менеджерам по продажам дилерских центров.

КАЛУЖСКИЕ МОТОРЫ

В Калуге появится завод по производству 150 тыс. двигателей «Фольксваген» ежегодно.

Предприятие стоимостью около 250 млн. евро войдет в строй в 2015 году и будет выпускать 1,6-литровые бензиновые моторы серии EA211.

В число производственных операций войдут механическая обработка блока цилиндров, обработка головки блока цилиндров, коленчатого вала, сборка двигателя. Это позволит концерну выполнить условия «Декрета 166», согласно которому каждый третий автомобиль должен иметь отечественный мотор или трансмиссию.

В той же Калуге, но на других, уже существующих автозаводах освоят сборку «Мицубиси-Паджеро Спорт» и нового «Аутлендера».

С РОБОТОМ

Автоматическую коробку передач для «Лады-Ларгус» подобрать не удалось. Зато механику роботизируют уже в скором будущем, так что третья педаль все равно превратится в опцию. Как утверждают, новый агрегат надежнее автомата с гидротрансформатором и уж точно экономичнее.

Из других планов АВТОВАЗа отметим разработку гибридного автомобиля B-класса по заказу Минпромторга РФ. Сумма контракта составляет 499 млн. рублей. В работах примут участие также ФГУП «НАМИ» и, возможно, компания «Бош». Образец должен быть представлен в 2014 году. Говорить о его серийных перспективах пока рано.

БЕЗ ДОВЕРЕННОСТИ

Вполне возможно, что в ближайшее время уйдет в прошлое рукописная доверенность на право управления автомобилем – документ, абсолютно незнакомый водителям за пределами СНГ. Чтобы доказать свое право находиться за рулем, достаточно будет иметь при себе свидетельство о регистрации автомобиля и полис ОСАГО, в который вы вписаны, если количество водителей, допущенных к управлению автомобилем, ограничено.

Рукописная доверенность, по сути, никогда не была настоящим документом, так как инспектор не мог удостовериться в подлинности закорючки, поставленной в конце. А сегодня проверить вызвавший подозрение автомобиль по электронной базе угонов можно за считаные минуты.

РЕГИСТРАЦИЯ ПО-НОВОМУ

Еще одно приятное новшество ожидает всех автовладельцев, как только будет утвержден новый приказ МВД России об утверждении Регламента регистрации автомототранспортных средств. Во-первых, перед продажей не нужно будет снимать авто с учета: это произойдет одновременно с его постановкой на учет новым собственником. Далее, зарегистрировать машину можно будет в любом регионе страны, независимо от прописки, и, следовательно, отпадает необходимость постановки на временный учет по месту пребывания собственника, А знаки «транзит» теперь понадобятся лишь для выезда за пределы страны – не региона!

СОБЕРУТ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ

Внешэкономбанк выделил кредит на 870 млн. рублей компании «Соллерс-Бусан» для организации во Владивостоке сборки 25 тыс. популярных вседорожников «Тойота-Ленд Крузер Прадо» в год. Разумеется, с левым рулем.

КОЛОНКА АВТОБИЗНЕСА

Сроки запуска «ё-мобиля» сдвинутся на два-два с половиной года. Планировалось, что продажи гибридных машин под маркой «ё-мобиль» начнутся в конце 2012-го, но сроки разработки отдельных узлов, в частности кузова, сорваны из-за нерасторопности зарубежных партнеров. Закономерно отправлен в отставку генеральный директор компании Андрей Бирюков. Его место занял главный конструктор проекта.

Новый хэтчбек «Ниссан» для европейского рынка появится в 2014 году. Разработкой модели займется английское подразделение фирмы, а ее производство наладят на британском заводе в Сандерленде.

Следующее поколение «Рено-Логан» в России будет выпускать АВТОВАЗ. Машину станут собирать на одной линии с универсалом «Лада-Ларгус» и седаном «Ниссан-Алмера». Запуск нового «Логана» в Тольятти состоится ориентировочно летом 2013 года. С этого момента предыдущая модель покинет конвейер столичного «Автофрамоса», что позволит нарастить там выпуск кроссовера «Рено-Дастер».

Марка «Ауди» вновь начнет собирать свои машины в Калуге. На этом предприятии, где сейчас выпускают «шкоды» и «фольксвагены», планируется отверточная сборка кроссоверов Q5 и Q7, а также седанов A4 и A6. Не исключено, что к ним присоединится и представительский A8.

Будущее поколение «Шевроле-Круз», выход которого запланирован на осень 2014 года, станет первой моделью на новой глобальной платформе GM под названием D2XX. К 2018 году намечено выпустить на ней 2,5 млн. автомобилей, включая наследников нынешних «Опеля-Астра» и «Шевроле-Вольт».

Компания «Мазда» прекратила выпуск кроссовера CX-7. Спрос на него в последнее время резко упал из-за выхода более компактной новинки CX-5. Вдобавок в компании уверены, что остановка производства CX-7 позволит ускорить внедрение перспективных технологий «СкайЭктив» на всех моделях марки.

jeep-russia.ru

JEEP COMPASS 2012
ОТ 1 289 000 РУБ.

Jeep является зарегистрированным товарным знаком компании Chrysler Group LLC Реклама

8-800-100-81-82

Jeep

ДЕМОКРАТИЗАТОР ТЕХНОЛОГИЙ

Вечером 4 сентября во время первого представления новейшего «Гольфа» публике именно так его назвал один из создателей, член совета директоров «Фольксвагена» д-р Хакенберг. Подробностями поделится **Антон Чуйкин**.

Четыре с половиной сотни журналистов собралось в берлинской Новой национальной галерее, чтобы засвидетельствовать появление седьмого колена родоначальника гольф-класса. Хозяева умело подогревали интерес, представив 38-летнюю историю «гольфов» на конкретных примерах. И вот, наконец, финал очередной речи, фейерверк – и в зал въезжает виновник торжества. Это всегда очень волнующий момент: надо показать абсолютную новинку, но четко обозначить преемственность. Не переборщить с авангардом, но избежать упреков в излишней осторожности. Шестой «Гольф» я уверенно опознавал лишь на фоне пятого. Здесь удалось сделать лучше. Из дыма и пламени появился именно «Гольф», но другой, новый, седьмой «Гольф».

Седьмой «Гольф», построенный на новой платформе MQB, легче предшественника в сопоставимой комплектации примерно на 100 кг. Это предмет особой гордости создателей. («Столько весят 270 банок колы. Да я за всю жизнь не выпил столько», – шутит д-р Хакенберг.) На 40 кг легче двигатель, на 6 кг – электрика, на 23 кг – кузов, на 14 кг – оборудование и детали интерьера.

Пока известна только немецкая цена: «Гольф» 1,2 TSI (85 л.с.) стоит 16 976 евро – он ни на цент не дороже предшественника 1,4 MPI (80 л.с.). При этом лучше оснащен. Будем верить, что российское представительство «Фольксвагена» последует примеру германских коллег, в чем предстоит убедиться уже в начале следующего года.

Меньшая масса и лучшая аэродинамика позволяют экономить до 14% топлива (по сравнению с предшественником). А с мотором 1,4 TSI мощностью 140 л.с. и все 23% – благодаря активному управлению, или попросту отключению пары средних цилиндров. Когда нагрузка на двигатель невелика, форсунки второго и третьего цилиндров закрываются на весь цикл и специальное устройство, похожее на железнодорожную стрелку – пара штифтов и «рельсы» на распредвале, – смещает вал по оси, меняя алгоритм работы клапанов, чтобы не было насосных потерь. Для сравнения: расход в смешанном цикле 4,8 л/100 км; у предшественника, который на 18 сил слабее, – 6,2 л/100 км.

Моторная гамма нынешнего «Гольфа» включает бензиновые двигатели в 85 и 140 л.с. и дизели – 105 и 150 л.с. Все агрегаты 4-цилиндровые и 16-клапанные.

Новый автомобиль немыслим без электронных систем, и седьмой «Гольф» вовсю интегрируется в компьютерные технологии (а не наоборот). В компакт-класс приходят устройства из более дорогих машин. Ремень безопасности натянется потуже, если, измерив замедление, «Гольф» решит, что вы сейчас его разобьете; адаптивный круиз-контроль и «фронт эссист» тем временем попытаются этого избежать, задействовав тормоза; если вы клюете носом – предложат отдохнуть и хлебнуть кофейку; помогут остаться в своей полосе, а по прибытии – занять место на стоянке. Запутаться в названиях многочисленных систем нетрудно, но главное, чтобы пользоваться было легко.

Он совершенно очевидно ниже и шире – дань аэродинамике и, соответственно, новым стандартам по расходу топлива и выбросам CO_2. «Гольф» стал горбоносым. Эта симпатичная особенность также продиктована извне – требованиями к безопасности пешеходов. Четкие световые уголки в фарах рифмуются с задними фонарями. Еще отмечу такую изящную штучку, как скошенный лючок бака.

Седьмой «Гольф» просторнее предшественника – свидетельствую, пересев несколько раз из машины в машину. Ощущению несколько мешают высокие подоконники и мощные стойки (куда уж, казалось, – и все же еще более толстые!), но, если поразводить руками и поболтать ногами, убедишься, что дополнительные 59 мм колесной базы и 13 мм ширины пошли впрок, сделав почти незаметной потерю 28 мм по высоте.

Не берусь оценивать обзорность – для этого надо поездить, – но, надеюсь, мои опасения не оправдаются.

В ЛАДУ СО СКОРОСТЬЮ

Полный сюрпризов и неожиданностей, марафон «60 часов «За рулем» на целую неделю отрезал нас от внешнего мира, став главным событием лета. О перипетиях нашего фирменного теста на надежность расскажут Михаил Кулешов и Сергей Воскресенский. Фото Константина Якубова.

Пронзительный писк ударил по ушам, а на приборной панели желтым зажглась контрольная лампа, едва различимая на скорости 200 км/ч. Синий «Шевроле-Авео» резко сбросил темп, а его шансы на победу в марафоне начали падать вслед за стрелкой тахометра и скоростью. Сообщив по рации о проблеме и прижавшись к отбойнику, возвращаюсь в лагерь со скоростью 40 км/ч: перед глазами маячит пиктограмма ошибки антиблокировочной системы, электроника перевела двигатель в аварийный режим, он не раскручивается выше трех тысяч. А как хорошо начиналось!

СТАРТ В ПОНЕДЕЛЬНИК

Первые 11 часов синий «Шевроле» преодолел без единого намека на неисправность, оказавшись еще и самым быстрым из нашего трио. Лишь льстящий машине топливомер стал ложечкой дегтя: «Авео» встал на трассе с пустым баком в первую же смену. Четверть часа спустя его «подвиг» повторила «Лада-Ларгус», несмотря на обещания бортового компьютера преодолеть еще минимум 35 км. Наученные опытом прошлых лет, к такому развитию событий мы подготовились: закрепили в багажниках пятилитровые канистры с топливом, исключив таким образом

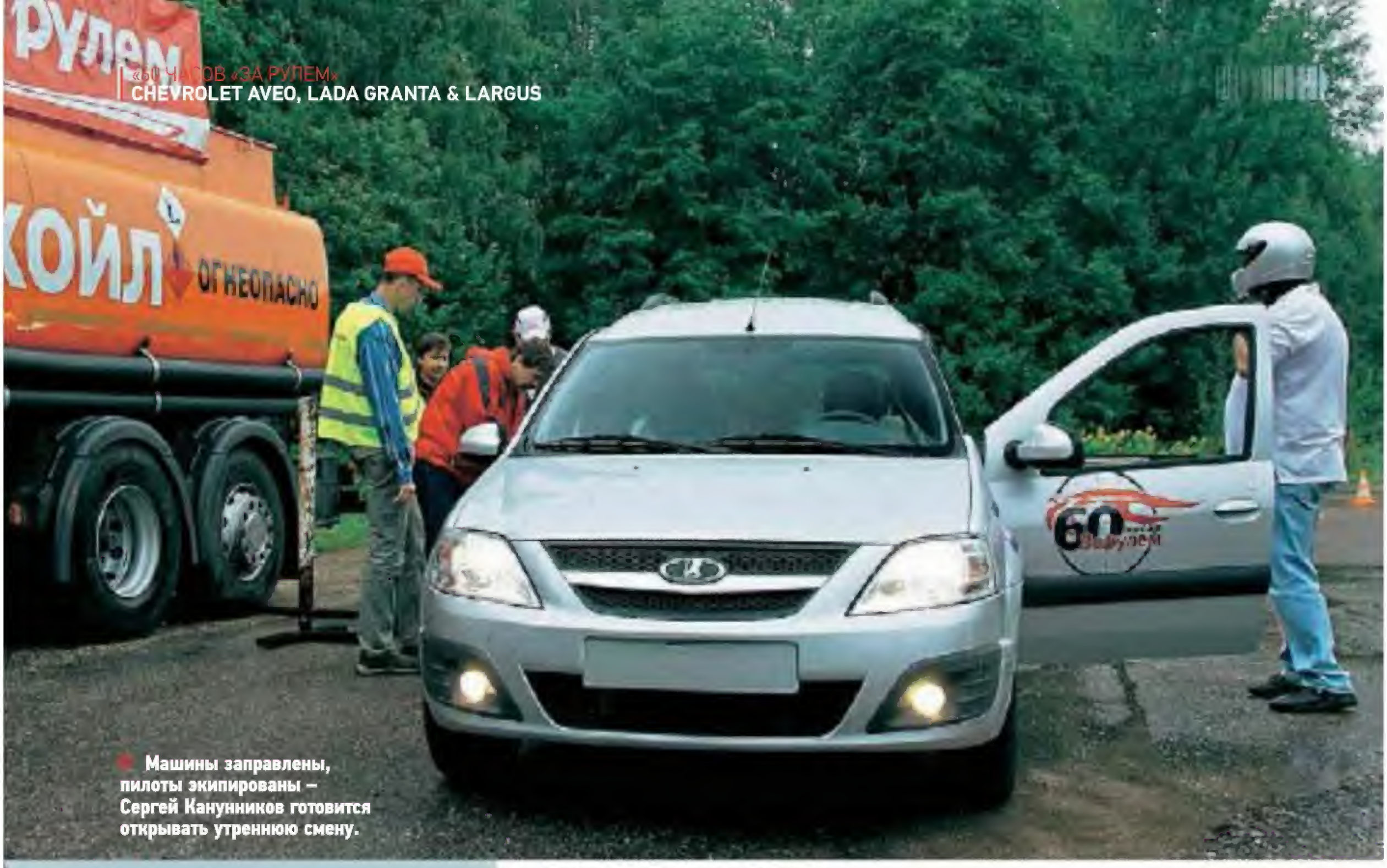
РЕГЛАМЕНТ «60 ЧАСОВ «ЗА РУЛЕМ» – 2012

В течение пяти дней три новых для российского рынка автомобиля по 12 часов в день колесят по дорогам Дмитровского полигона. Большую часть марафона (примерно 54 часа) утюжат 14-километровое кольцо на максимальной скорости, оставшееся время едут по булыжнику. Все заправлены одинаковым топливом, у каждого на заднем сиденье три водоналивных манекена общей массой 210 кг.

Заезд в боксы – только для дозаправки, смены пилота, а также экспресс-осмотра (в крайних случаях – для мелкого ремонта). Устранение неисправностей не должно занимать более часа. Не уложившийся в этот норматив автомобиль исключается из соревнования; его дальнейшее участие в заезде (если оно все же возможно) – вне зачета. Набор запчастей – приводные ремни, лампы, свечи и шины. Ежедневно – проверка уровня рабочих жидкостей. В ходе марафона фиксируем пройденное расстояние, максимальную и среднюю скорости, расход топлива, время, проведенное в боксах. Побеждает самый надежный, крепкий и безотказный автомобиль.

Предстартовые приготовления в самом разгаре: пилот (он же механик) Валерий Жаринов заправляет водой 70-килограммовые манекены.

Сергей Воскресенский дает напутственные указания Максиму Сачкову и Михаилу Кулешову.



Машины заправлены, пилоты экипированы – Сергей Канунников готовится открывать утреннюю смену.

Первый пошел!

необходимость выезда на трассу технички.

Дальше пошло как по маслу: просчитав максимально допустимую дистанцию для «Авео» и «Ларгуса», перестали смотреть на указатели расхода, быстро вошли в ритм и начали штамповать круги. В напряжении держала только погода – свинцовые тучи, затянувшие небо над полигоном, время от времени проливались сильнейшим ливнем, а шквалистый ветер на открытых участках скоростного кольца заставлял бороться с автомобилями, чтобы удержать их на траектории.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	CHEVROLET AVEO	LADA GRANTA	LADA LARGUS
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4399/1735/1517/2525	4260/1700/1500/2476	4470/1750/1670/2905
колея спереди/сзади	1498/1495	1430/1414	1469/1466
Объем багажника, л	502	480	135
Радиус поворота, м	5,03	н.д.	5,6
Снаряженная/полная масса, кг	1160/1619	1080/1560	1294/1849
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,3	11,8	13,5
Максимальная скорость, км/ч	189	167	165
Топливо/запас топлива, л	А95/46	А95/50	А95/50
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,9/5,3/6,6	8,5/5,7/7,2	11,5/7,5/9,0
Выбросы CO_2, г/км	156	н.д.	н.д.
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	R4/16	R4/8	R4/16
Рабочий объем, $см^3$	1598	1596	1598
Степень сжатия	10,8	10,5	9,8
Мощность, кВт/л.с.	85/116 при 6000 об/мин	64/87 при 5100 об/мин	77/105 при 5750 об/мин
Крутящий момент, Н·м	155 при 4000 об/мин	140 при 3800 об/мин	148 при 3750 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М5	М5	М5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	3,82/2,16/1,48/1,12/0,89/3,55	3,64/1,95/1,36/0,94/0,78/3,50	3,73/2,05/1,39/1,10/0,89/3,55
Главная передача	4,18	3,70	4,21
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные
Размер шин	195/65R15	185/55R15	185/65R15

www.peugeot.ru

НОВЫЙ PEUGEOT 408

от 549 000 руб.*

БОЛЬШОЙ СЕДАН ДЛЯ БОЛЬШОЙ СТРАНЫ

8 800 555 53 35

Перед Вами – самый большой седан в своём классе!**
Peugeot 408 – автомобиль для всей семьи, в котором воплощаются мечты о комфорте и уверенности! Размеры комфортного салона удивляют, объём багажника поражает воображение, усиленная подвеска и высокий клиренс 178 мм идеально подходят для российских дорог. Этот достойный представитель своего класса имеет самый низкий расход топлива – от 4,3 литров на 100 км**. Интегрированная навигационная система с подробными картами и возможностью отображения пробок позволит в любой ситуации чувствовать себя уверенно. А его элегантным дизайном можно бесконечно восхищаться! Пройдите тест-драйв и оцените все преимущества нового седана Peugeot 408!

*Цена действительна для автомобилей Peugeot 408 Access (комплектация «Аксэс»), 1,6 л, МКПП, 110 л. с., 2012 г. в. Предложение действительно с 01.09.12 по 31.10.12.
**На основании исследований, проведенных компанией ООО Международный институт маркетинговых и социальных исследований «ГФК-Русь» в июле 2012 года. Подробности – по телефону 8 800 555 53 35 и на сайте peugeot.ru. Реклама.

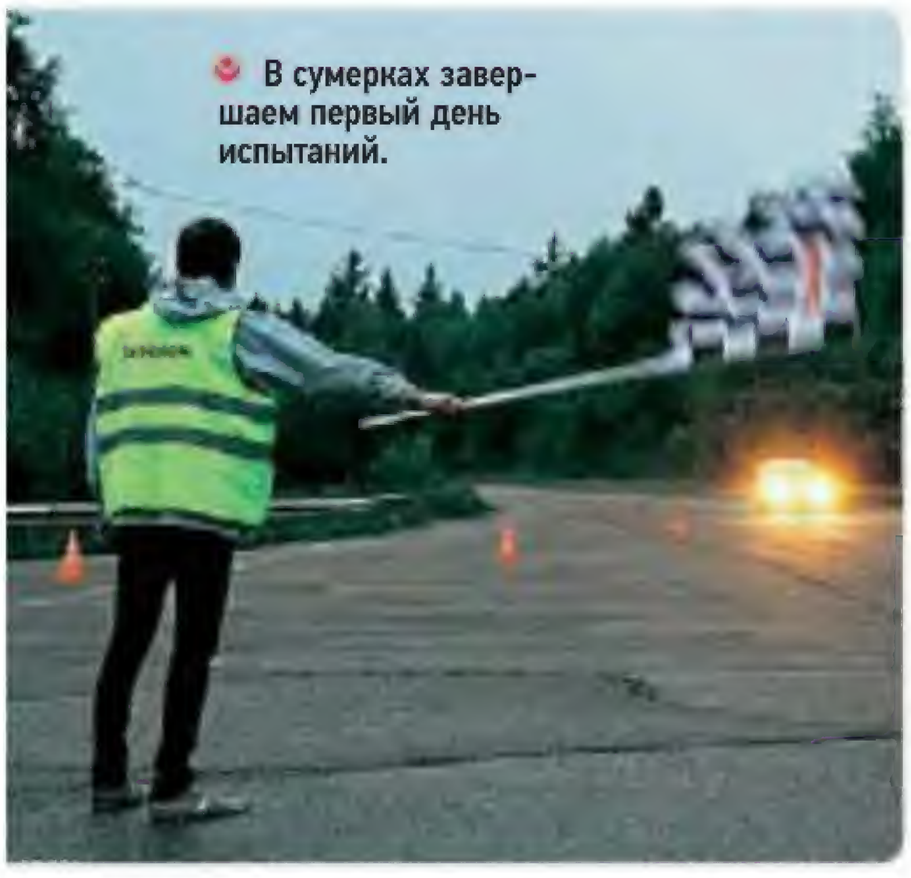
НОВЫЙ PEUGEOT 408

MOTION & EMOTION

PEUGEOT

«Ларгус» демонстрирует на трассе самое надежное поведение. И самую низкую скорость.

Заправка полного бака и смена водителя занимает в среднем не более трех минут. И никакие капризы погоды нам не помеха!



В сумерках завершаем первый день испытаний.

Приходилось сбавлять скорость из-за угрозы аквапланирования и недостаточной видимости. И все же происки небесной канцелярии не помешали составить мнение и сделать первые выводы. Самый быстрый – «Шевроле-Авео». На подсыхающей вечерней трассе 115-сильный седан проезжал круг за 4,31 с, то есть быстрее «Гранты» и «Ларгуса» на 25 и 37 с соответственно. Расплатой за высокую скорость стал самый нескромный аппетит: пилоты «Авео» проезжали за смену лишь 238 км. Немногим экономичнее оказался «Ларгус», однако за счет более объемистого бака (50 л против 46 л у «Авео») тольяттинский универсал стабильно проезжал на пару кругов больше. «Лада-Гранта» и вовсе преподнесла сюрприз: покрывала по 300 км между заправками и радовала на редкость точным топливомером.

Вспоминая, сколько хлопот доставил первый день прошлогоднего марафона, практически безоблачное начало «60 часов «За рулем» –2012 вызвало в лагере нескрываемую радость: на обязательном вечернем осмотре не выявлено ровным счетом никаких поломок, а износ шин практически незаметен.

ЧЕРТЫ ХАРАКТЕРА: «Лада-Гранта»

Вышедшие из строя еще до старта подшипники задних ступиц – напоминание о том, с чем имеешь дело. Самая невнятная из трех машин пугает задумчивостью при первом прикосновении. Отвратительная нечеткость включения передач! На коробку, видимо, просто махнули рукой (с октября на «Гранту» обещана другая, с тросовым приводом). Даже явно изменившаяся к лучшему по сравнению с предыдущими «ладами» управляемость на высоких скоростях все равно сочетается с рысканием, когда под действием ветра или неровностей «Гранта» проявляет излишнюю самостоятельность, увиливая с намеченного маршрута то передней осью, то задней. Правда, «Авео» вел себя в этих условиях даже резче, но он почти мгновенно реагировал на коррекцию рулем, а здесь, почувствовав весомость и продолжительность запаздываний, понимаешь: баранкой лучше не дергать.

И все же машина борется, причем на равных! Впервые за многие годы – без всяких скидок и «особенного» подхода. Надежный и экономичный двигатель легко и охотно реагирует на акселератор. Непробиваемые подвески радуют комфортом. Неплохие (на «Ларгусе» похуже) сиденья, самый точный и логичный топливомер. «Гранта», конечно, не лидер, но дитя автовазовского прогресса. А уж к кочкам, ямам и прочей российской неустроенности приспособлена просто здорово.

ДНЕВНИК МАРАФОНА

Автомобили	Пробег за день, км	Средняя скорость, км/ч	Расход топлива, л/100 км
Chevrolet Aveo	1914	174	18
Lada Granta	1795	163,2	13,7
Lada Largus	1723	156,6	17,8

КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ ГАЗ

Цена от 449 100* руб.

- Объем кузова от 4 до 33 м³
- Грузоподъемность от 1 до 4,6 т
- 3 типа силовых агрегатов (бензиновый двигатель, дизель Cummins, заводская установка ГБО)

Более 300 модификаций

Автомобиль Года 2012 Ежегодная Национальная Премия

8-800-700-0-747 azgaz.ru

* Цена на а/м ГАЗ 2310-1288 в комплектации шасси. ** «Легкий коммерческий автомобиль ГАЗ – 2752 стал победителем Ежегодной национальной премии «Автомобиль года в России» по итогам 2012 года, заняв 1-ое место в номинации «Легкие фургоны». Почетное 2-ое место занял автомобиль ГАЗ – 2705 в номинации «Фургоны». Данные предоставлены на официальном сайте Премии www.avtogoda.ru».

реклама

На затяжных спусках скоростного кольца удавалось положить стрелку спидометра даже на самой медленной «Ладе-Ларгус»...

...не говоря о «Шевроле-Авео».

ВТОРНИК. ПЕРВЫЕ НЕПОЛАДКИ

Сергей Канунников вернулся в боксы спустя час после начала смены: на скоростной прямой «Шевроле-Авео» внезапно зажег контрольную лампу антиблокировочной системы и сбросил обороты. Гена Емелькин со товарищи кинулись на поиски дефекта. Сняли-поставили разъем антиблокировочной системы, обнулили сканером ошибку. Истинных причин отказа не нашли, все было в норме. Машина ожила, но потеряла 11 минут – достаточно, чтобы отбросить «Авео» на третье место.

До конца дня все шло гладко, машины исправно наматывали зачетные километры. Вчерашние тучи сменились менее угрожающими облаками, а с нехарактерным для августа холодом мы примирились. Воспользовавшись сухой трассой, делаем GPS-замеры максимальной и средней скорости на круге.

Автомобили	Средняя скорость на круге, км/ч	Максимальная скорость на круге, км/ч
Chevrolet Aveo	185,6	207,2
Lada Granta	171,1	199,5
Lada Largus	167	187,6

ЧЕРТЫ ХАРАКТЕРА: «Шевроле-Авео»

Вот ведь интересно, в самом начале почти никто не сомневался в потенциальном лидерстве этого автомобиля, по крайней мере в условиях скоростного марафона. Бойкий, вполне напористый, хотя и без низов, мотор, после 3500–4000 об/мин укладывающий соперников на обе лопатки. Продуманная эргономика рабочего места, удобное сиденье и понятный водительский инструментарий. Даже оригинальная суперкомпактная комбинация приборов при таком характере – в тему. В условиях скоростной езды приборы почти безупречны. А вот управляемость – на любителя: резкий и довольно чувствительный руль, при этом крены и валкость. А еще откровенно асфальтовые подвески.

Азарта от «Авео», конечно, через край. Особенно когда крупные цифры спидометра переваливают 200-километровую отметку. В такие моменты можно простить и слабенькие, пробиваемые на кочках подвески, и постоянную болтанку, особенно в виражах, где «Шевроле» то и дело норовит сместиться с намеченной траектории, настойчиво помогая себе обеими осями. А уж если попал колесом в едва заметную глазу продольную трещину, коих на нынешней скоростной дороге полигона предостаточно, – берегись! «Авео», извиваясь всем телом, непременно пропишет все, даже малейшие неровности. В конце концов взбалмошность, норовистость машины начинают вытеснять азарт общения с ней. Хочется сказать: «Хватит! Довольно! Хочу чего-нибудь поспокойнее. Да и побезопаснее».

Булыжник – тяжелое испытание и для подвесок «Авео», и для водителя. Шум, грохот, лязганье ограничителей и постоянный холодок внутри от возможного контакта с «шершавой» дорогой. Словом стихия этого авто – асфальт, и чем ровнее, тем лучше.

Вечером – первый двухчасовой заезд по 8-километровому булыжному кольцу. Темп во главе колонны задает «Шевроле-Авео», за ним идут «Гранта» и «Ларгус». К такой последовательности пришли, исходя из здравого смысла в оценке автомобилей: «юбка» переднего бампера «Шевроле» – в опасной близости к дорожному полотну даже на относительно ровном асфальте.

Кредиты
малому бизнесу

Большое преимущество для малого бизнеса: кредит за 2 дня

Преимущества кредитов «Коммерсант» и «Бизнес-экспресс»

- Оформление на владельца бизнеса или на компанию
- Экспресс-решение по кредиту
- Упрощенный комплект документов
- Без залога

8 800 100-24-24
(звонок по России бесплатный)
www.vtb24.ru

ВТБ24

Большое преимущество

В ряде случаев при оформлении кредита «Бизнес-экспресс» может потребоваться залог (товар в обороте, автотранспорт, оборудование, недвижимость). 2 дня — срок принятия решения по кредитам «Коммерсант» и «Бизнес-экспресс». Банк ВТБ 24 (закрытое акционерное общество). Генеральная лицензия Банка России № 1623.
РЕКЛАМА

реклама

«Гранта» отличилась нервным поведением на дороге, показав, однако, самый низкий расход и достаточно высокую скорость.

Парные остановки – явление нечастое. Для минимизации потерь времени требуется слаженная работа команды.

Руководитель техцентра ЗР Геннадий Емелькин проводит тщательный вечерний осмотр.

ЧЕРТЫ ХАРАКТЕРА: «Лада-Ларгус»

Из «Лады-Ларгус», произведенной в Тольятти, корни «Рено» торчат во все стороны. Автомобиль очень быстро формирует ощущение прочности, беспроблемности и надежности. Даже на максимальной скорости «Ларгус» воспринимается как комната психологической разгрузки. Машине, конечно, не хватает азарта, эмоций: для кого-то это минус. Зато есть живой и ровный по характеристикам двигатель, понятная и надежная управляемость. Еще – отлично сбалансированные по энергоемкости и комфорту подвески, не уступающие грантовским, а в чем-то даже превосходящие их. Не эталонные, но вполне отзывчивые тормоза.

Правда, водительское кресло даже на фоне грантовского (а ведь одна фирма!) оставляет желать лучшего. Как и комбинация приборов. Неплохо бы «короткой» коробке иметь шестую передачу, а кузову – лучшую шумоизоляцию: он слишком гулкий на мелких неровностях. С ростом скорости гул пропадает, но ощущение пребывания внутри гитарной деки остается. Зато по булыжнику хочется ехать все быстрее и быстрее: запас у подвесок огромный. В общем, недостатков куда меньше, чем достоинств.

Впрочем, скоро поняли: опасения преувеличены: «Авео» по силам поддерживать пусть не рекордные, но вполне приемлемые 40 км/ч. А как себя чувствует продукция Волжского автозавода? Благодаря длинноходным и практически непробиваемым подвескам обе машины способны идти по крайней мере в полтора раза быстрее, но нам важнее нагрузки, нежели скорость.

И вновь обязательный вечерний осмотр. Проверку булыжником – во всяком случае, первую ее треть – все испытуемые выдержали на отлично. Меняем порядком истертые передние колеса «Авео». Неудивительно – он самый быстрый, а покрытие скоростной дороги сродни обычному российскому.

ДНЕВНИК МАРАФОНА

Автомобили	Пробег за день, км	Средняя скорость, км/ч	Расход топлива, л/100 км
Chevrolet Aveo	1967	150	18,5
Lada Granta	1948	149	13,4
Lada Largus	1844	141,2	17,1

Я СВОЙ ВЫБОР СДЕЛАЛ!

СОЛОВЕЙ РАЗБОЙНИК

В КИНО С 22 НОЯБРЯ

центр информационной поддержки
8 800 100 00 09
www.uzdaewoo.ru

Представительство в странах СНГ

Представительство в Украине: (044) 207-40-00
Представительство в Казахстане: (727) 251-68-96, 250-35-86
Представительство в Белоруссии: (017) 245-56-33
Представительство в Армении: (+374410) 20-96-61, 30-96-64
Представительство в Азербайджане: (+99412) 408-36-90, 408-36-86
Представительство в Молдове: (+37322) 58-11-60
Представительство в Грузии: (995) 857-43-83-84, 858-34-93-97
Представительство в Киргизии: (631) 265-89-3
Представительство в Туркмении: (+99312) 43 61 88

РЕКЛАМА

Испытание булыжником все автомобили выдержали достойно – приятный сюрприз!

«Шиномонтаж имени Сергея Воскресенского».

«Авео» первым из троицы потребовал новые шины.

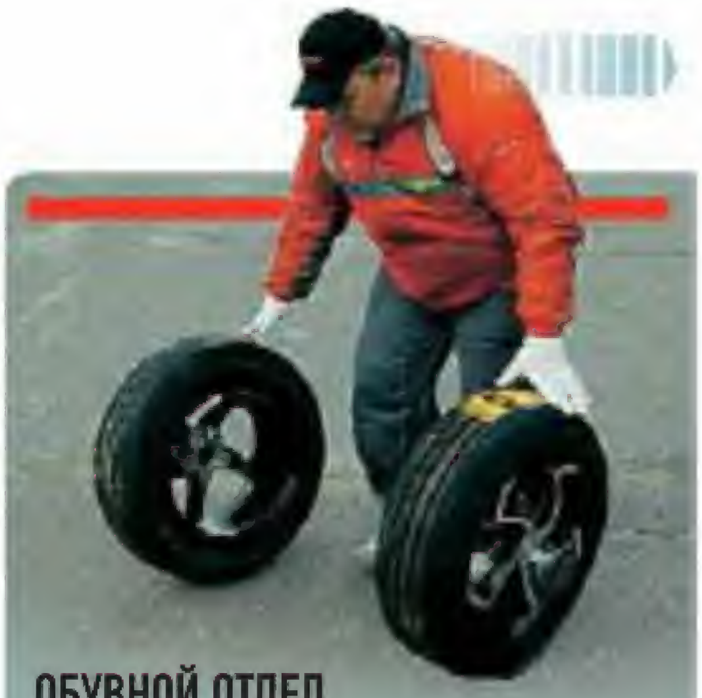
СРЕДА. ЗАМЕНА ШИН

Сегодня утром в парк внепланово вернулся Сергей Клочков: опять капризничает «Авео». Симптомы всё те же, однако на этот раз повезло – ошибка проявилась на последнем перед заправкой круге. Совместив устранение неисправности с плановым пит-стопом, выпускаем седан обратно на трассу. «Пострадавшие» водители не могут успокоиться:

– Где загорелась? На кочке?

– Нет, на ровном месте!

Неужели каждый следующий день будет начинаться подобным образом? Дневную программу откатали без происшествий, разве что у «Авео» вновь



ОБУВНОЙ ОТДЕЛ

Шины предоставлены одним производителем – фирмой «Континенталь». Однако они разных марок: ContiPremiumContact 2 («Авео»), Barum Bravuris 2 («Гранта») и Uniroyal RainExpert («Ларгус»). У «Барума» и «Конти» асимметричный рисунок протектора и сугубо асфальтовое предназначение, дождевые «Унироял» с глубоким направленным, скорее всесезонным рисунком протектора, на первый взгляд, не очень вписывались в тему высоких скоростей. Однако минул день, другой, причем с дождями и грозами (самая что ни на есть «унирояльная» погода), и скепсис сменился удивлением. А затем уверенностью, что особенно цепкие в сырую погоду и отлично отводящие из пятна контакта воду колеса «Ларгуса» не только выдержат предложенный темп, но и с минимальными потерями доберутся до финиша. Так и получилось: экономный по отношению к шинам «Ларгус» и разносторонний «Унироял» словно созданы друг для друга. Пробитое на четвертый день заднее колесо не в счет. В итоге заменили лишь три шины: две передние по износу (отличный результат!) и одну после разрушения.

ContiPremiumContact 2 и Barum Bravuris 2 во многом схожи. Жесткие, цепкие, прямо-таки вгрызались в асфальт (особенно в сухой), обеспечивая отменное качение и надежный контакт с дорогой. Акценты же, как всегда, расставили скорость (чем она выше, тем интенсивнее износ) и настройки шасси. «Лада-Гранта» в содружестве с «Барумом» (кстати, отлично ей подошедшим по характеру) оказалась ожидаемо бережливее «Шевроле», обутого в «Конти». Последний из-за прыти и резких траекторных колебаний уничтожал шины интенсивней (замена передних – каждые два дня). Но в целом все водители отметили именно высокую надежность и износостойкость «обуви».

Это – кусок термозащитного щита выпускной трубы «Лады-Ларгус».

Противотуманная фара «Ларгуса» погибла «при исполнении». Зато все три ветровых стекла остались целы – практически невероятный результат.

кончился бензин – пилот, впервые севший за руль «Шевроле», увлекшись, помчал на лишний круг.

Наконец и погода порадовала! Лучи солнца прогрели кольцо, и время прохождения кругов у всех автомобилей сократилось приблизительно на секунду. С увеличением темпа подрос и расход – в среднем на литр. Не исключено, впрочем, что свою роль сыграл сильный ветер.

Вечером опять на булыжник. По завершении программы – осмотр. Обнаружили трещину термозащитного экрана выпускной трубы у «Лады-Ларгус». Поврежденную часть защиты решили удалить во избежание ее контакта с раскаленными элементами выпуска.

Разбитую противотуманку того же «Ларгуса» списали на обстрел камнями или атаку птицы.

А еще обе «лады» потребовали замены передних колес. Конечно, высокая ходимость шин отчасти объясняется не слишком большими скоростями и удачными настройками подвесок. Заменили и заднее левое колесо «Шевроле», – тряска, на которую к концу дня жаловались водители, пропала.

Эдуард ЧМЕЛЁВ,

главный конструктор проекта «Лада-Ларгус»

Мы благодарны журналу «За рулем» за постоянный интерес к продукции АВТОВАЗа и помощь в объективном информировании потенциальных клиентов о качестве и характеристиках наших автомобилей.

Тест очень показательный. Основные элементы автомобиля – двигатель, трансмиссия, шасси – работают в предельных режимах, и, если в конструкции есть какие-то скрытые дефекты, они обязательно проявятся. Данное мероприятие мы расцениваем как дополнительную оценку нашего продукта и принимаем во внимание даже малейшие замечания, чтобы незамедлительно улучшить конструкцию.

Должен отметить высокий профессионализм и самоотдачу участников. Всё организовано идеально – связь, заправки, расходные материалы, сбор статистических данных. Пилоты – героические люди! Не каждый сможет мчаться на максимальной скорости более двух часов подряд!

Общая атмосфера – «Ле-Ман» в миниатюре: волнения, переживания, накал страстей. Не хватало лишь зрительской поддержки. А что, если пригласить на мероприятие представителей фан-клубов автомобилей-участников? Их присутствие еще больше усилит интерес аудитории к действу.

Выражаю особую благодарность за приглашение на автополигон и буду счастлив, если пригласите принять участие в южных, северных, западных или восточных испытаниях нашего победителя – «Лады-Ларгус».

ДНЕВНИК МАРАФОНА

Автомобили	Пробег за день, км	Средняя скорость, км/ч	Расход топлива, л/100 км
Chevrolet Aveo	1991	151,9	19,6
Lada Granta	1968	150	14,8
Lada Largus	1861	142,3	18

Официальный сервис Toyota
Ваша Toyota окружена заботой

TOYOTA

ОТКРЫТОСТЬ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ СЕРВИС TOYOTA

Ваша Toyota окружена заботой

КОМФОРТ

УВЕРЕННОСТЬ

Открытость – это:

- Предварительный прогноз стоимости
- Всегда достоверная информация о стоимости и содержании работ
- Согласование дополнительных работ и их стоимости
- Возможность наблюдать за ходом работ
- Изучение мнения клиентов
- Прямая приемка

Комфорт – это:

- Экономия Ваших усилий и Вашего времени
- Выполнение работ точно в срок
- Дружелюбный персонал
- Особая атмосфера в дилерском центре
- Все для комфортного времяпрепровождения

Уверенность – это:

- Соблюдение стандартов Тойота
- Использование только оригинальных запчастей
- Специализация только на автомобилях Toyota
- Использование специального оборудования
- Контроль качества на всех этапах работ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ СЕРВИС TOYOTA

www.toyota.ru

Toyota Управляй Мечтой

Единственный прокол «достался» Юрию Тимкину.

Ошибка антиблокировочной системы стала для представителей «Дженерал моторс» досадной неожиданностью.

Причины появления дефекта ABS предстоит выяснить инженерам компании «Шевроле».

Ежевечерние банные процедуры.

Кристофер МАЙКЛЗ,
директор по качеству «GM Россия»

Основное назначение лампочек-индикаторов на приборной панели – привлекать внимание водителя к любым нештатным ситуациям и указывать ему на необходимость проведения техосмотра в сервисном центре GM. Срабатывание бортовой диагностики, скорее всего, было вызвано в данном испытании продолжительным движением на повышенных скоростях в экстремальных дорожных условиях, далеко выходящим за рамки повседневного режима вождения. Поскольку модель «Авео» успешно прошла испытание, мы просим у журнала «За рулем» разрешения на проведение анализа всех результатов диагностики с использованием тестового оборудования GM.

РЕКОРДНЫЙ ЧЕТВЕРГ

В рыбный день ничего не сломалось – сумели покрыть на всех машинах самые большие дистанции. Даже «Авео» обошелся без традиционного заезда в боксы для обнуления пресловутой ошибки.

Приятной неожиданностью стал сократившийся расход топлива у всех участников, а главная сенсация в этой номинации – «Лада-Гранта». Тольяттинский седан завершил первую смену с рекордным результатом, проехав на баке 370 км! Немногим меньше – 346 км – смогла одолеть за смену «Лада-Ларгус». «Шевроле-Авео» также показал лучший свой результат – 279 км.

Последние часы на булыжном кольце проехали на одном дыхании, а работа механиков потребовалась только для замены стертых передних шин на «Авео». «До кучи» заменили и правое заднее – все же четыре дня прошло.

ДНЕВНИК МАРАФОНА

Автомобили	Пробег за день, км	Средняя скорость, км/ч	Расход топлива, л/100 км
Chevrolet Aveo	2023	153,8	16,7
Lada Granta	1930	146,9	12,3
Lada Largus	1798	137,2	17,4

РЕВОЛЮЦИОННО КОМФОРТНОЕ БРИТЬЕ
ДАЖЕ ПРОТИВ РОСТА ВОЛОС
Gillette
FUSION
PROGLIDE
POWER
МИКРОРАСЧЕСКА*
НАПРАВЛЯЕТ ВОЛОСКИ
К СВЕРХТОНКИМ** ЛЕЗВИЯМ
Gillette
ЛУЧШЕ ДЛЯ МУЖЧИНЫ НЕТ™

На старт выходит Александр Крапивин.

Максим Гомянин отдыхает между сменами.

В конце каждой смены фиксируем пробег, время движения, количество залитого топлива и время, проведенное в боксах.

Сергей МЕДИНЕЦ,
главный конструктор проекта «Лада-Гранта»

Марафон «60 часов «За рулем» – объективный и весьма напряженный тест на надежность, в ходе которого можно в минимальные сроки определить уровень и качество разработки автомобиля.

Было приятно увидеть четкую и грамотную организацию мероприятия, а также работу специалистов «За рулем», чей подход к оценке автомобилей считаю прозрачным и объективным.

Для нас очень важно учесть все замечания, полученные в ходе проведения мероприятия, а мнения и советы пилотов по улучшению компонентов «Лады-Гранта» непременно будут приняты во внимание.

Что касается привода коробки передач: уже с октября на всех «грантах» в комплектации «Норма» и «Люкс» будет использован тросовый привод взамен нижнего тягового. Знаем мы также о замечаниях к работе тормозной системы. Для ее улучшения начинаем плотное сотрудничество с нашим партнером – компанией «Рено».

Наконец, подшипники ступиц задних колес. Дефектные детали забираем на АВТОВАЗ для анализа и установления причин дефекта. Затем подшипники отправим поставщику, от которого будем ожидать корректирующих действий.

ПЯТНИЦА. ПОБЕДНЫЙ ФИНИШ

Восемь утра, а возле «Авео» уже суетятся механики со сканером в руках, неподалеку стоит пилот первой смены Сергей Канунников. С момента старта прошел ровно час, а картина повторяет вторник: ошибка антиблокировочной системы. Сергею хочется поскорей за руль, ведь до финиша марафона осталось всего 9 часов.

В половине десятого по рации приходит SOS от Юрия Тимкина – на скорости около 180 км/ч лопнула левая задняя шина «Лады-Ларгус». Юра молодец – не дрогнул и ловко удержал машину на трассе. На помощь поспешила техничка с парнями Гены Емелькина. Похоже, под колесо попал камень или отколовшийся от покрытия острый кусок асфальта. Восемь минут спустя «Ларгус» вошел в боевой ритм и продолжил бороться за победу. Штрафные минуты начислять не стали – вины автомобиля в случившемся нет.

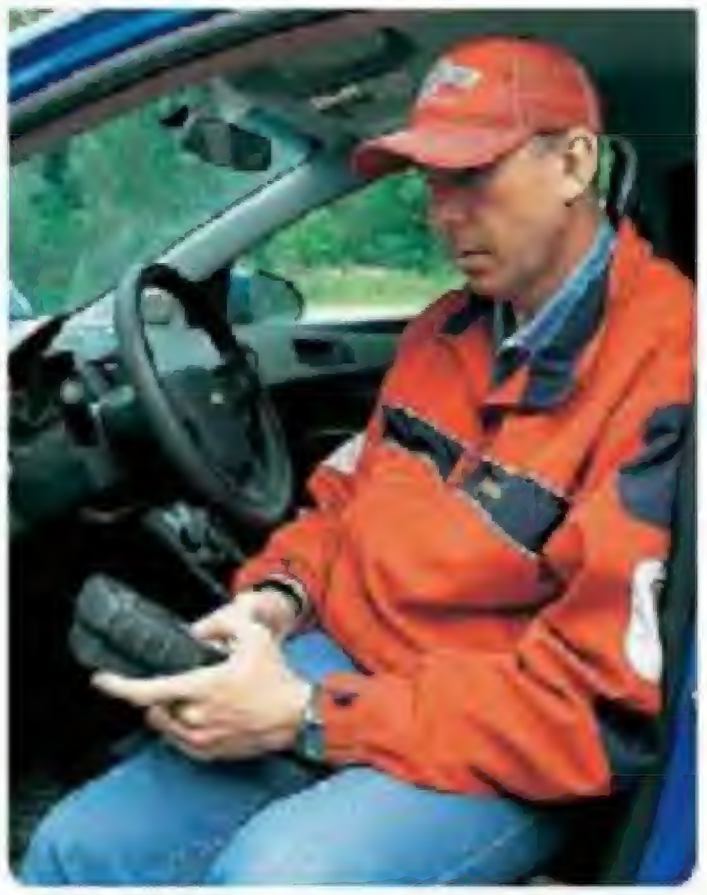
«Авео» же продолжал «ошибаться» антиблокировочной системой по два раза в смену. За пять дней ошибка возникла девять раз, из них семь – в пятницу. Опытным путем обнаружили, что ошибка сбрасывается, если заглушить автомобиль секунд на тридцать, выключая зажигание на ходу; последние четыре случая вылечили этим способом прямо на трассе.

В общем, «Шевроле», к удивлению многих, по-прежнему третий. Проигрывает не только по сути французскому «Ларгусу», но и вполне русской «Гранте». Ну а обе автовазовские машины за два часа до взмаха клетчатого флага продолжали невозмутимо печатать круги, не имея на счету штрафных минут.

Скоро начнем подводить итоги и распределять места на подиуме. Некоторые отдают предпочтение

Геннадий Емелькин в очередной раз ставит на ноги капризный «Авео».

Сергей Клочков педантично отслеживал погодную обстановку в бинокль.



Передние шины «Шевроле-Авео» выхаживали ровно два дня. Задние – на день больше.

ПОКАТИЛИСЬ?

В ходе обязательного предстартового техобслуживания выявили люфт подшипников задних ступиц автомобиля «Лада-Гранта» (пробег чуть больше 1000 км). Взамен заводских купили подшипники фирмы SKF, стоимостью 600 рублей за штуку, они выдержали испытания без нареканий. Со снятыми деталями специалисты АВТОВАЗа пообещали разобраться на заводе.

«Ларгусу»: у него более надежное поведение на трассе. К тому же остался осадок от замены подшипников задних ступиц «Гранты» перед началом марафона: слишком велик был люфт колес, мы побоялись, что они внезапно развалятся. Сторонники «Гранты» напоминают о неточном топливомере «Ларгуса» и заметно большем аппетите.

Но всех рассудил... датчик положения педали сцепления «Лады-Гранта», неточность в работе которого привела к переводу двигателя в аварийный режим и необходимости удалить ошибку посредством сканера. Случилось это за полтора часа до финиша. На устранение неисправности ушло лишь четыре минуты, но в результате – второе место.

Основная и, пожалуй, единственная претензия к «Ладе-Ларгус» – неточный указатель уровня топлива. В остальном «Ларгус» – добротный, надежный, отлично приспособленный к российским условиям автомобиль. Победа!

Здорово, что все машины уехали с полигона самостоятельно.

Всем предстоит работать в редакции, участвовать в пробегах, спецтестах. Ну а мы, собирая хозяйственный скарб и инструменты, уже прикидывали, какие машины будут претендовать на участие в тесте следующего года.

ДНЕВНИК МАРАФОНА

Автомобили	Пробег за день, км	Средняя скорость, км/ч	Расход топлива, л/100 км
Chevrolet Aveo	1688	170,8	16,1
Lada Granta	1685	168,5	12,1
Lada Largus	1571	157,1	16,5

Замена колеса для Евгения Михалкевича – минутное дело.

На правах рекламы

СПЕЦИАЛЬНАЯ СЕРИЯ. ГЕЛЬ ДЛЯ БРИТЬЯ **GILLETTE FUSION PROGLIDE**

В 3 РАЗА БОЛЬШЕ
СМАЗЫВАЮЩИХ КОМПОНЕНТОВ*
ДЛЯ ЛУЧШЕГО СКОЛЬЖЕНИЯ ОТ GILLETTE!

I место – «Лада-Ларгус»

III место – «Шевроле-Авео»

II место – «Лада-Гранта»

Восьмой марафон позади! Пройдет ровно год, прежде чем мы вернемся на скоростное кольцо. Но это будет уже другая история.

РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

ВЫБЕГ

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

РЕЗУЛЬТАТЫ ПЕРВЕНСТВА «60 ЧАСОВ «ЗА РУЛЕМ»

Модель	CHEVROLET AVEO	LADA GRANTA	LADA LARGUS
Общее время	60 ч. 15 мин.	60 ч. 19 мин.	60 ч. 15 мин.
Время в движении	58 ч. 11 мин.	58 ч. 57 мин.	58 ч. 39 мин.
Остановки	2 ч. 4 мин.	1 ч. 22 мин.	1 ч. 36 мин.
В том числе для устранения неисправностей	19 мин.	4 мин.	–
Пройденное расстояние, км	9583	9326	8797
Средняя скорость, км/ч	160,1	155,5	146,9
Расход топлива, л/100 км	17,77	13,26	17,36
Расход масла, л	0,5	0,5	0,6
Неисправности	многократный сбой в работе датчика антиблокировочной системы	сбой в работе датчика положения педали сцепления	неточно работает указатель уровня топлива, треснул термощит выпускной трубы
Итоговое место	3	2	1

СРЕДНИЙ УРОВЕНЬ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость (передача) 80 (D)	100 (D)	120 (D)	Максимум при разгоне 0–100 км/ч
CHEVROLET AVEO	66,7	69,5	71,8	75,4
LADA GRANTA	70,0	71,0	74,3	77,4
LADA LARGUS	68,3	69,8	73,5	74,9

Партнеры марафона: ЛУКОЙЛ (бензин), K&K (легкосплавные диски), «Континенталь» (шины).

На правах рекламы

ИДЕНТИЧЕН НАТУРАЛЬНОМУ

Выжать суть из обновленного представительского седана «Лексус-LS», не поддаваясь на многочисленные маркетинговые уловки, на дорогах Калифорнии старался **Дмитрий Федоров**. Фото автора.

ДВА МИРА

Никогда не думал, что разница между двумя машинами будет столь внушительна. Она не то что громадна – бесконечна, как две эпохи: одна – космических кораблей с восполняемыми запасами энергии, а вторая... Вторая как раз из тех времен, когда автомобили исправно кушали бензин, больше ничего не умели и этим все были довольны. Извини, обычный «Лексус-LS 460», ты со своими примитивными способностями совершенно не способен меня впечатлить. Даже в пафосной версии F Sport. Ты автомобиль, не умеющий ни эффектно подтормаживать силовой установкой в режиме рекуперации, ни демонстрировать научно-популярные картинки об альтернативных источниках энергии. Даже восемь ступеней твоей

Передние кресла спортверсии отличают логотипы на подголовниках и чуть более развитая боковая поддержка.

Второй ряд обычного LS. Ничего необычного.

автоматической коробки ничего не могут противопоставить хитросплетениям гибридных технологий. Твои 4,6 л чисто бензинового рабочего объема ничего не могут поделать с позитивной энергией, даруемой электричеством.

Гибридный и длиннобазный «Лексус-LS 600h L» меня поразил еще в нашу первую встречу, пять лет назад. Как-никак это был первый в мире бензоэлектрический представительский седан – до «Лексуса» никто не набрался отваги встроить мощный V8 в гибридную установку. Да еще полный привод с муфтой «Торсен» и хитрым промежуточным редуктором, переключающимся при 90 км/ч. Про заумную гибридную трансмиссию вместо традиционной коробки передач я вообще не говорю.

Сейчас вспоминаю те первые, необычные ощущения от езды – плавное, троллейбусное тронание на электротяге, незаметные подключения

А вот это длиннобазная модель. Взамен дивана здесь можно получить два отдельных кресла – оба с функцией массажа и прочими благами, а правое вдобавок раскладывается в полулежачее положение. На потолке – прежний 9-дюймовый дисплей развлекательной системы. Она едва ли не первой в автомобильном мире начала воспроизводить «блю-рей».

На правах рекламы

ОТЛИЧНАЯ УПРАВЛЯЕМОСТЬ И КОРОТКИЙ ТОРМОЗНОЙ ПУТЬ

УЛУЧШЕННОЕ СЦЕПЛЕНИЕ НА ЛЬДУ И УКАТАННОМ СНЕГУ

УНИКАЛЬНЫЙ ШИП «СНЕЖИНКА»

A

Cordiant

ВРОЖДЕННОЕ СЦЕПЛЕНИЕ С ДОРОГОЙ

Снаружи и внутри LS стал напоминать бизнес-седан GS. Не знаю, хорошо ли это для машины, которая вдвое дороже.

бензинового двигателя, завораживающий просмотр анимации на центральном дисплее, демонстрирующей, какой мотор в данный момент приводит колеса и как вообще живут и дружат между собой бензин и электричество.

Прошло пять лет – ныне ощущения те же самые, только центральный дисплей после рестайлинга разросся до совсем уж неприличных размеров (подобного экрана вполне хватило бы услаждать на кухне радостями телевидения всю советскую семью).
Да и вообще передняя панель у LS стала совершено иной. Спустя десять с лишним лет после провозглашения минимализма «7-й серией» БМВ нечто подобное я, наконец, наблюдаю и на «Лексусе». Исчезла массивная консоль, усеянная миллионом клавишей, управлять большинством функций теперь поручено джойстику-мыши (решение, которое ненавижу со времен его дебюта на RX: водитель не должен водить курсором по экрану, а потом делать подтверждающий клик, – придумавший это никогда не ездил за рулем!), помещенному на туннель, а клавиши, отвечающие за различные режимы движения, заменил один-единственный вращающийся контроллер. Стало как-то совсем скромно, будто из комнаты вынесли всю мебель. Наверное, именно поэтому, чтобы не вогнать владельца в тоску от исчезнувшего богатства, на центральную консоль поставили наконец нормальные стрелочные часы, да еще с автоматическим переводом при смене часовых поясов. Прежние цифровые уж слишком напоминали, что «Лексус» тоже в каком-то смысле «Тойота».

А превозносимая как нечто новое (на самом деле ей уже несколько лет, просто раньше возможность получить машину с заниженной подвеской, 19-дюймовыми колесами и тормозами «Брембо» не особо афишировалась) комплектация F Sport, начисто лишившая LS деревянной отделки, тоже не прибавляет дорогому седану атмосферы явно необходимой роскоши. Причем она полагается даже гибридной версии, для которой понятие «спорт» равнозначно приглашению на марафон человека с кардиостимулятором. Единственное, что мне нравится из спортпакета, – полностью укутанный перфорированной кожей руль, лишенный безвкусных деревянных вставок.

SPORT? FITNESS? FINESS!

Он совершенен для перевозки тела в пространстве. Причем настолько, что всякие заигрывания насчет экстремального вождения ему совершенно не идут. Бокс и бальные танцы имеют мало общего. То же самое я скажу про LS в исполнении F Sport. К чему, скажите, завораживающе плавному во всем представительскому седану алюминиевые педали, якобы экстремальный режим «спорт+» для силового агрегата и шасси и, пожалуй, самая бесполезная вещь – подрулевые переключатели передач? А еще я не понимаю, зачем тут самоблокирующийся дифференциал (правда, он полагается только заднеприводному LS 460) или особый акустический канал в передней панели, пропускающий звук двигателя в салон. Подобные легкомысленные вещи смогут оценить лишь любители тюнинга, которые купят подержанный LS через энное количество лет.

На немного измененную внешность F Sport я, так и быть, согласен, но радиатор в сеточку, другая пластика переднего спойлера или тонкая хромированная плашка сзади, опять же, будут что-то говорить лишь знатокам, которые прекрасно разбираются во всех вариантах LS. Прочие просто не заметят разницы. Лучше бы потрудились как следует

Теперь в гибридной версии тахометр и указатель режима работы силовой установки живут по отдельности. Первый появляется на месте второго только при переходе в спортрежимы. Одновременно голубенькая подсветка становится багровой. До рестайлинга тахометр был всегда перед глазами, а маленькая шкала заряда-разряда тяговой батареи стояла на месте указателя температуры охлаждающей жидкости.

Все, что раньше включалось отдельными клавишами, теперь заведено на один вращающийся контроллер. Единственная новинка – довольно спорный режим *Sport+*.

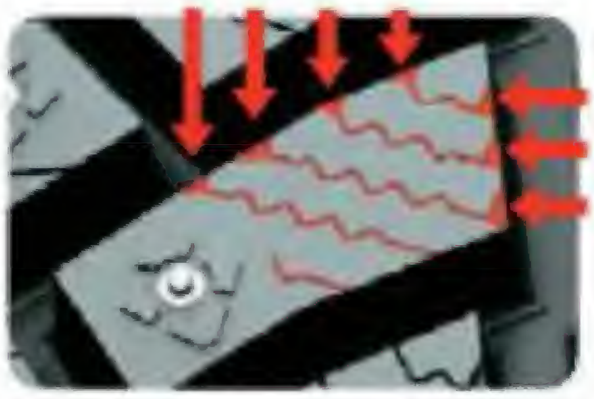
над звукоизоляцией передней части салона: несмотря на горячие заверения, что здесь достигнут большой прогресс, шумовой фон от дороги в «Лексусе» заметно выше, чем скажем, в «S-классе» или «7-й серии».

Может, этот седан должен делать чувство дороги более тонким? Поверьте, большой «Лексус» создан совсем не для того, чтобы азартно проходить виражи. Возможность выбора режима движения – начиная от «комфорта» и заканчивая «спортом+» – дает результат настолько эфемерный, что минимальная разница становится заметна, лишь когда задаешься целью ее ощутить. Но, скажем, рояль нужен вам, чтобы его настраивать или на нем играть? Вот и я о том же. Наиболее ярко ощутима лишь изменившаяся реакция на педаль газа: от нормальной – к заметно нервной, что для машины представительского класса совершенно лишнее. Зато при наличии активных стабилизаторов виражи любой крутизны LS 600h L проходит настолько плотно, не поддаваясь на крены, что кажется незыблемой скалой, для которой любые внешние воздействия – малость по сравнению с возможностью всемирного апокалипсиса.

На правах рекламы

Отличная управляемость и короткий тормозной путь

благодаря использованию технологии SAS (Smart Asymmetric System).



Улучшенное сцепление на льду и укатанном снегу

благодаря активаторам ламелей, раскрывающим Zz-ламели при движении автомобиля.

Уникальный шип «Снежинка»

для исключительной безопасности на зимней дороге ошиповка производится уникальным двухфланцевым шипом в форме снежинки с двухслойной фиксацией и «якорной» посадкой.

Единая справочная служба Cordiant: **8 800 333 50 30**

www.cordiant.ru

В России будут предлагать почти все версии обновленного семейства LS: обычные и полноприводные 460-е, гибридные 600-е в коротко- и длиннобазном исполнениях. Будет и пакет F Sport.

Так выглядит передняя часть обычного модернизированного LS без всяких претензий на спортивность.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Lexus LS	
	460 F Sport	600h L
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	5060/1875/1455/2970	5180/1875/1465/3090
колея спереди/сзади	1610/1615	
Объем багажника, л	510	330
Снаряженная/полная масса, кг	2020/2495	2475/2825
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,7	6,3
Макс. скорость, км/ч	250	
Топливо/запас топлива, л	А95/84	
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	гибридная силовая установка
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/число клапанов	V8/32	
Рабочий объем, см³	4608	4969
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	288/392 6400	290/394 6400
Крутящий момент, Н·м при об/мин	500 4100	520 4000
Электродвигатель	–	синхронный, переменного тока
Мощность, кВт	–	165
Тип батареи	–	никель-металл-гидридная
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	задне-приводная	полно-приводная
Коробка передач	А8	двухступенчатый мотор-редуктор
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	независимая, пневматическая, двухрычажная/независимая, пневматическая, многорычажная	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	245/45R19	

Шильдик *F SPORT* подразумевает заниженную на 10 мм подвеску, 19-дюймовые колеса особого дизайна и передние тормоза «Брембо». Но по жизни от упомянутых добавок образ машины не меняется совершенно. Это по-прежнему большой и плавный седан.

ВКУС И ПОСЛЕВКУСИЕ

Кстати, почему я не коснулся ни одной из передовых технологий, внедренных на обновленном LS? Модернизированная система предотвращения аварий (она способна распознавать пешеходов и помогает не только эффективнее тормозить в критической ситуации, но и более резко рулить, объезжая препятствие), адаптивное управление дальним светом, вычленяющее встречный автомобиль из светового пучка и позволяющее дольше не переключаться на ближний, – все это уже было внедрено на LS последних лет выпуска, но особо не афишировалось до рестайлинга. Еще одна любопытная вещь – так называемый климат-консьерж, тщательно измеряющий микроклимат возле каждого пассажира и автоматически приближающий его к уровню максимального комфорта. Скажем, в холодную зиму подогрев кресел и руля включится автоматически, без вмешательства водителя. Но я в своей поездке участия данной системы практически не заметил. Так, наверное, и должно быть. Этот «Лексус» всё старается свести к мягким, незаметным движениям – даже если он в версии F Sport. Но после него не остается вкуса. Хотя бы идентичного натуральному. ЗР

www.volkswagen.ru

Положитесь на Polo

Автомобили как люди: надежные располагают к себе с самой первой встречи. Доверять своей машине так же важно, как и близкому человеку. Бывают дни, когда вы можете положиться только на него. Volkswagen Polo. Он не подведет.

Дополнительная информация – по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441 и на сайте www.volkswagen.ru

Реклама

sochi.ru 2014

Das Auto.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

МОЛОДОЙ САНТА ЖЕЛАЕТ ПОЗНАКОМИТЬСЯ

Самая горячая новинка второго полугодия от компании «Хёндай» – кроссовер «Санта-Фе», который первым из российских журналистов протестировал **Юрий Тимкин**, а сфотографировал – **Георгий Садков**.

СПОРТ ИЛИ НЕ СПОРТ?

Похоже, корейская компания задает новую тенденцию, которую вскоре подхватят остальные производители. Она одной из первых решилась выпускать кроссовер с двумя вариантами колесной базы. Стандартный вариант с пятиместным салоном – преемник модели прошлого поколения. Версию с растянутой на 99 мм базой предлагают с тремя рядами сидений, на семерых. Ей надлежит сменить в линейке «Хёндай» не слишком популярный полноразмерный кроссовер ix55. Правда, на нашем рынке длинного пока не будет, а посему все внимание – обычной модификации. Кстати, на зарубежных рынках автомобиль зовут не иначе как «Санта-Фе Спорт», у нас же имя будет привычным – просто «Санта-Фе».

Глядишь на него и поражаешься: вроде размеры увеличили не сильно, однако дебютант выглядит богаче и статуснее предшественника. Видимо, корейцы решили изменить концепцию фирменного дизайна «струящаяся скульптура» – формы нового кроссовера более угловатые и резкие, нежели у ix35 и ix55.

ОКУТАТЬ КОМФОРТОМ

Салон тоже изрядно посолиднел. И дело не только в более современном и выразительном дизайне, но и в изрядно выросшем качестве сборки и отделки: перфорированная кожа, мягкие пластики, накладки под карбон и титан. Никогда еще в кроссоверах марки «Хёндай» не ощущал такого комфорта. Симпатичный многофункциональный руль настраивается в двух плоскостях, снабженные памятью кресла тоже не испытывают дефицита в регулировках. Однако сами сиденья, похоже,

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Hyundai Santa Fe

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4690×1880×1675
Колесная база, мм	2700
Колея спереди/сзади, мм	1628/1639
Объем багажника, л	585–1680
Снаряженная/полная масса, кг	1882/2540
Разгон 0–100 км/ч, с	10,1
Максимальная скорость, км/ч	190
Топливо/запас топлива, л	ДТ/64
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	8,9/5,5/6,8

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,2 л, 145 кВт/197 л.с. при 3800 об/мин, 436 Н·м при 1800–2500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/независимая многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 235/55R19.

ЦЕНА: 1 840 000 руб.

Хорошая динамика, яркий дизайн.

Шумная работа дизеля, высок расход топлива.

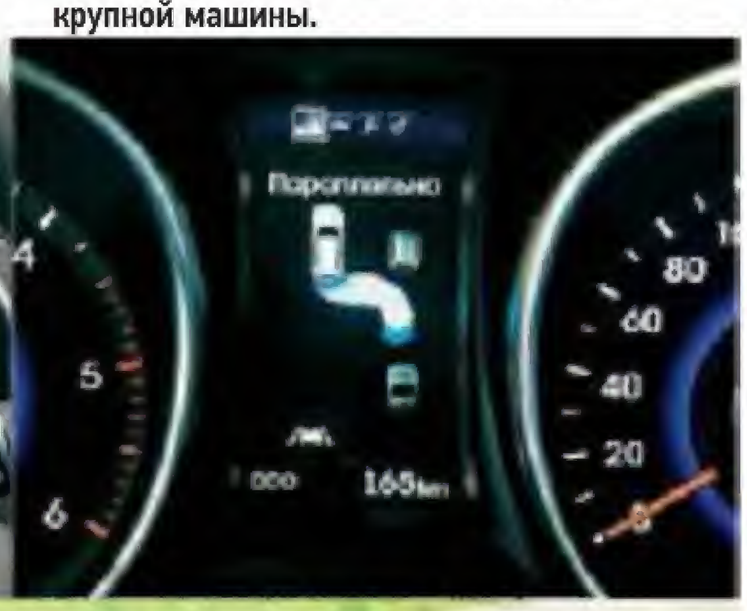
рассчитаны на тяжелоатлетов – моя спина болталась между валиками поддержки.

Очень понравилась яркая и информативная трехмерная панель приборов с цветным монитором посередине. На центральной консоли – экран (сенсорный) покрупнее. На него транслируется картинка навигации и изображение с камеры заднего вида – прежде ее не предлагали. Вообще, по богатству оснащения новый «Санта-Фе» далеко ушел от предшественника. Тут тебе и клавиша ручного тормоза, и пуск двигателя кнопкой, и панорамная крыша, и даже ассистент парковки. Правда, машина умеет парковаться только параллельно – перпендикулярным маневрам пока не обучена. Еще одно новшество – система, предупреждающая о пересечении разметки. Стоит покинуть свою полосу без включения поворотника, раздастся тревожный писк, а на экране высветится характерная картинка.

В автомобиле стало заметно просторнее – до правой двери не дотянешься. Поворчу на невеликий бардачок, однако малость его объема компенсируется огромным боксом в подлокотнике, обширными дверными карманами и лотком под центральной консолью. Забравшись на задний ряд, отметил: к регулировке угла наклона спинки добавилась возможность продольного перемещения сидений. К услугам пассажиров подлокотник

Трехмерной панелью приборов не мог налюбоваться.

«Санта-Фе» можно получить с автопарковщиком, – не лишняя вещица для столь крупной машины.



Пожалуй, лучший салон среди всех кроссоверов «Хёндай».

На правах рекламы

SAPFIRE
PROFESSIONAL
www.sapfire.ru

Выбирай лучшее...

Aerowiper
Wiper blade
8 АДАПТЕРОВ ДЛЯ РАЗНЫХ МОДЕЛЕЙ МАШИН

СУПЕРДВОРНИКИ:
графитовое покрытие,
идеальное
скольжение.

с выдвижными подстаканниками, дефлекторы на стойках и даже шторки. Благодать!

ВНИМАНИЕ! МОТОР!

На российский рынок «Санта-Фе» будут поставлять с двумя двигателями. Бензиновый 2,4-литровый (снабжается 6-скоростной механикой или автоматом) после доработки развивает 175 л.с. А в распоряжении 2,2-литрового турбодизеля (с ним – только автомат) 197 «лошадей». Серьезно! Дизель этот отнюдь не тихоня, его слышно во всех режимах движения. Спасибо, вибрации не ощущаются. Но за такой разгон ему многое можно простить. Машина с места не стартует – выстреливает! Всего десяток секунд требуется для ускорения до сотни. Правда, за горячий темперамент расплачиваешься немаленьким для 4-цилидрового дизеля расходом топлива – в среднем 12 л/100 км. Показатель не критичен, однако мог быть и поменьше.

Схему шасси «Санта-Фе» унаследовал от предшественника: «МакФерсон» спереди и многорычажка сзади. Едет машина по-прежнему жестковато. На дорожной ряби изображение в салонном зеркале дрожит так, что в него старался не смотреть. Особенно не любит «Хёндай» неровностей с острыми краями – неприятно вздрагивает всем кузовом. И подвеска гремит, хотя на дорожных волнах держалась молодцом.

Шумоизоляцию хвалить не буду: уже при 80 км/ч гул от шин становится неприятно громким. Дополнительная изоляция автомобилю точно не помешает, равно как и обратная связь – рулевому управлению (вместо гидроусилителя теперь электрический, с возможностью трехступенчатой регулировки производительности). Усилие на баранке есть, но какое-то синтетическое – понять, куда направлены колеса, порой непросто. К тому же при быстром вращении руль прикусывает, показывая, что машине претит скоростное маневрирование.

И все же в сравнении с прежним «Санта-Фе» новинка азартнее. Она охотнее ныряет в повороты, крепче держит траекторию, меньше кренится.

Впервые «Санта-Фе» предлагают не только с полным, но и с передним приводом.

ЧТО В ИМЕНИ?

«Санта-Фе» – название не только автомобиля марки «Хёндай», но и сразу нескольких городов, провинций и даже островов. А в некоторых странах под именем «Санта-Фе» известны грузовые паровозы с осевой формулой 1-5-1.

Шестиступенчатый автомат – в стандарте для дизельных версий. Это весьма слаженный дуэт.

Электронный контролер предупреждает о пересечении разметки.

МЕНЬШЕ БЕЗДОРОЖЬЯ!

В отличие от бензиновой версии, дизельная будет предлагаться и с передним приводом – такие кроссоверы становятся все более востребованными. Но в моем распоряжении модификация 4×4. Если раньше корейцы применяли электромагнитную муфту, то теперь решили перейти на электрогидравлическую, марки «Халдекс». В обычном режиме движения задний привод подключаемый, однако муфту можно заблокировать принудительно, тем самым повысив возможности машины. Возможности эти, впрочем, невелики: клиренс у «Санта-Фе» уменьшен до 185 мм, к тому же из-за жесткой короткоходной подвески колеса вывешиваются на раз. И защита моторного отсека здесь пластиковая. Так что на серьезное бездорожье лучше не соваться. Как, впрочем, и на большинстве других кроссоверов.

Так какие же преимущества перед конкурентами у «Санта-Фе»? Яркий дизайн, богатое и современное оснащение, мощные и эффективные двигатели. Ну и наличие версии с удлиненной базой. Что-то мне подсказывает: вскоре она доберется до нашего рынка. ЗР

ДЕНЬ С ГОСПОДИНОМ ИКС

В преддверии старта российских продаж обновленного БМВ-X1 **Михаил Кулешов** знакомился с автомобилем в окрестностях Мюнхена. Фото автора.

Восторженные отзывы коллег давно подогревали мой интерес к младшему кроссоверу баварского концерна, потому перед встречей с обновленным БМВ я был полон энтузиазма. Автомобиль обещал управляемость почти как у легковых «единички» и «трешки» в сочетании с почти 200-миллиметровым клиренсом. К тому же меня ждала наиболее мощная из дизельных версий – 218-сильная xDrive25d. Заманчиво, правда?

Осматривая машину, поймал себя на мысли: едва ли с ходу перечислю, что изменили в экстерьере. Но, думаю, мало кто поспорит с тем, что обновленный кроссовер стал гармоничнее. Благодарить за это стоит дизайнеров, чей карандаш добрался до бамперов, передней и задней оптики, а также боковых зеркал – в их корпус теперь встроены повторители указателей поворота. Внутри изменений и того меньше: центральная консоль отделана черным глянцевым пластиком, а дисплей мультимедийной системы обрамляют изящные хромированные вставки.

Устроившись в плотном кожаном кресле и выставив при помощи системы iDrive конечную точку 150-километрового маршрута, не спеша выруливаю на шоссе в пригороде Мюнхена. Скоростной режим здесь нужно соблюдать неукоснительно, поэтому вынужден подавлять сиюминутное желание испытать возможности 2-литрового мотора с двойным наддувом и внушительным (450 Н·м) крутящим моментом. Впрочем, управлять кроссовером приятно и на малых скоростях: выверенные усилия на руле и педалях позволяют слиться с автомобилем в единое целое. Дорожные шумы практически не слышны, чего нельзя сказать о звуке двигателя, наполняющем салон даже при малых оборотах. Не сомневаюсь, что звучание бензиновых версий действительно ласкает слух, но голос четырехцилиндрового дизеля не настолько красив, чтобы нарочито выставлять его напоказ.

«Prepare to turn right», – произнесла железная женщина из навигационной системы. Я оказался на автобане с отсутствием скоростных ограничений. Вот он, бальзам на душу! Не успел перестроиться в левый ряд, как стрелка спидометра преодолела экватор, а секунд пятнадцать спустя мы с БМВ уже мчались на скорости, близкой к паспортной максималке. Уверенность, с которой «икс-первый» держит прямую, впечатляет. Даже на скоростях за двести машина позволяет легко себя

SIMPLY CLEVER

ŠKODA

ŠKODA Yeti
Приключения начинаются!

Кто сказал, что для приключений нужны путешествия? Не нужно далеко ехать, чтобы получить новые яркие впечатления! Специальные предложения на приобретение **ŠKODA Yeti** — всего в шаге от Вас — у ближайшего официального дилера **ŠKODA**.

sochi.ru 2014

ŠKODA

ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

www.skoda-auto.ru 8 800 555 01 01

Узнайте про специальные условия на приобретение ŠKODA Yeti, предоставленные Вашим официальным дилером. Список дилеров, предоставляющих специальные условия, а также все подробности на www.skoda-auto.ru. Предложение ограничено. Специальные условия предоставляются при покупке автомобиля в период с 10 сентября по 31 октября 2013 года.

Соседство красивейшего натурального шпона и абсолютно жесткого пластика нижней части панели удивляет. Впрочем, это единственная придирка к интерьеру.

Плотные кресла с удачным профилем отлично удерживают тело в скоростных поворотах.

Вслед за старшими моделями «икс-первый» обзавелся электронным селектором автомата.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	BMW X1		
	xDrive20d	xDrive25d	xDrive28i
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4477/1798/1545/2760		
колея спереди/сзади	1500/1529		
Радиус поворота, м	11,8		
Снаряженная масса, кг	1575/1585	1585/1595	1580/1595
Полная масса, кг	2130/2145	2150/2160	2130/2150
Объем багажника (VDA), л	420/1350*		
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,1	6,8	6,1/6,5
Макс. скорость, км/ч	215/213	230/228	240
Топливо/запас топлива, л	ДТ/61		А92/61
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	6,6/4,9/5,5 6,1/5,1/5,4	7,2/5/5,9 6,3/5,1/5,5	9,7/6,4/7,7 9,1/6,1/7,2
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный		бензиновый
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация/ число клапанов	P4/16		
Рабочий объем, $см^3$	1995		1997
Степень сжатия	16,5		10,0
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	135/184 4000	160/218 4000	180/245 5000–6500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	380 1750–2750	450 1500–2500	350 1250–4800
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная		
Коробка передач	M6/A8		
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые		
Размер шин	225/50R17		

**При сложенных задних сиденьях.*

контролировать, причем не в ущерб плавности хода – по крайней мере, на очень гладком полотне автобана.

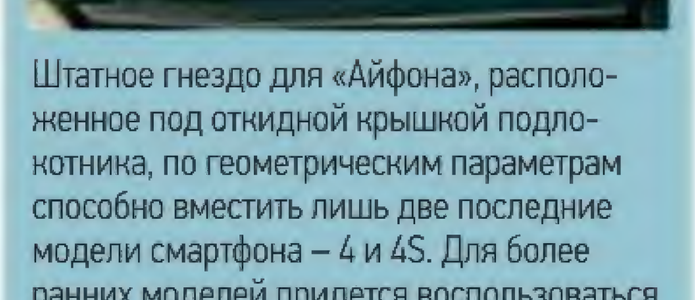
Вторая половина маршрута пришлась на узкие извилистые дорожки с переменным рельефом. И здесь БМВ-X1 способен дарить удовольствие. Причем даже большее, чем на скоростной прямой. Не стану утверждать, что баварский кроссовер управляется не хуже легковых собратьев. Это не так. Однако атаковать повороты на «икс-первом» очень приятно: даже на сравнительно высоких скоростях разница в управляемости по сравнению с соплатформенной «трешкой» минимальна.

К сожалению, уже финиш! Поставив электронный селектор автомата в «паркинг», смотрю на цифры среднего расхода топлива с нескрываемым удивлением: 8,2 л! Восьмиступенчатая коробка передач отлично делает свое дело: с учетом продолжительной езды по автобану и активного прострела по лесному шоссе показатель очень хороший – браво!

Вероятно, менее мощные дизельные версии xDrive20d (184 л.с.), xDrive18d (143 л.с.) и xDrive16d (116 л.с. и задний привод) способны продемонстрировать еще более впечатляющую экономичность. Правда, поставлять на российский рынок две последние пока не собираются. Что касается бензиновых машин, то они, как и прежде, представлены тремя 2-литровыми моторами: атмосферным 150-сильным и двумя наддувными, мощностью 184 и 245 сил. Цены на БМВ-X1 начинаются на отметке 1 290 000 руб.

Что нужно вам – динамика, экономия или некий компромисс? Линейка двигателей предоставляет достаточную свободу выбора. Протестированный мною дизель, несмотря на отличные динамические показатели, имеет очень ровную разгонную характеристику, а потому ощущения от ускорений xDrive25d не сводят с ума. Инъекция адреналина, сопровождающая каждое открытие дроссельной заслонки, – вот чего ждешь от автомобиля с таким острым шасси, заточенным на получение удовольствия от вождения. И случись мне выбирать БМВ-X1, остановился бы на бензиновом xDrive28i с 245-сильным мотором. Но это очень личное... ЗР

В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ



Штатное гнездо для «Айфона», расположенное под откидной крышкой подлокотника, по геометрическим параметрам способно вместить лишь две последние модели смартфона – 4 и 4S. Для более ранних моделей придется воспользоваться стандартным USB-кабелем и гнездом на центральной консоли – что я и сделал, подсоединив свой 3GS для подзарядки и воспроизведения музыки.

Хотите использовать опции автомобиля на все сто? Будьте готовы дополнить бюджет на покупку машины суммой, необходимой для приобретения нового телефона. А если очередное, пятое поколение популярного гаджета по размерам снова будет отличаться от предыдущего?

sochi.ru

ИНГОССТРАХ Ingosstrakh

В МИРЕ МНОГО ХОРОШИХ ЛЮДЕЙ

С ОПТИМИЗМОМ СМОТРЯЩИХ ВПЕРЕД, НО И ОНИ ИНОГДА СДАЮТ НАЗАД

*Считаете, что КАСКО — это сложно и дорого? Вы сами выбираете, застраховать автомобиль по минимальной цене на случай ДТП с другим виновником или приобрести полис с широким набором рисков, ремонтом у официальных дилеров, сбором справок, выездом эксперта и т. д. А отремонтироваться вы можете без визита в офис компании — достаточно выбрать одну из нескольких точек удаленного урегулирования**.*

Доступное

Страхование автотранспорта

(800) 100 77 55
www.ingos.ru

ИНГОССТРАХ Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ ВСЕГДА.®

ПОДСУШИТЬ РЕПУТАЦИЮ

Старейший китайский производитель – компания FAW выводит на российский рынок седан «Бесторн B50». Чего ожидать от амбициозного новичка, выяснял **Михаил Кулешов**. Фото **Александра Батыру**.

Когда очередной знакомый спрашивает о целесообразности покупки китайского автомобиля, я отвечаю категорическим «нет». Снобизм? Не думаю. Мнение о машинах формирую достаточно долго, стараясь не делать поспешных выводов, зато, когда оно сложилось, переубедить меня сложно. Портрет автомобиля из Поднебесной в моем сознании составлен давно: полная заимствований внешность, пахнущий фенолом салон из дешевого пластика и отвратительного качества сборка. Китайские производители кормили нас и себя этими полуфабрикатами на протяжении почти десяти лет. Ехали автомобили примерно так же, как выглядели и пахли.

Признаться, ничего иного я не ждал и от «FAW-Бесторн Б50», хотя пообещал себе на время теста не вспоминать о происхождении и оценивать автомобиль объективно. Для знакомства выбрал максимальную комплектацию «Премиум» с 6-ступенчатым автоматом и внушительным списком опций. Судите сами: кожаный салон, антиблокировочная система, четыре подушки безопасности, климат- и круиз-контроль, электропакет (в том числе привод люка и регулировок водительского кресла), 15-дюймовые легкосплавные диски, задний парктроник и даже датчик давления в шинах.

За все про все 619 000 рублей. Неплохо за самобытный седан с ровными кузовными зазорами и приемлемым, на первый взгляд, качеством окраски. Интерьер и вовсе производит впечатление роскошного: никакого пластмассового «дерева» или карбона, сиденья из светлой кожи, симпатичные сдержанные приборы – красота! Но стоит устроиться, понимаешь: чудес не бывает. Пластик дешев, бесформенные кресла слишком жестки, а происхождение кожи вызывает большие сомнения. До боли знакомая картина, правда? Впрочем, постойте. Я же пообещал не спешить с выводами.

Едем. Двигатель 1,6 л с автоматической коробкой передач быстро

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

FAW Besturn B50

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	4600×1785×1435
Колесная база, мм	2675
Объем багажника, л	450
Снаряженная/полная масса, кг	1325/1775
Максимальная скорость, км/ч	185
Разгон 0–100 км/ч, с	13,8
Топливо/запас топлива, л	А95/58

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 76 кВт/103 л.с. при 6400 об/мин, 145 Н·м при 3800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/многорычажная, рулевое управление – реечное, с гидроусилителем; тормоза – дисковые, шины – 195/65R15.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Premium AT.

ЦЕНА: 619 000 руб.

Богатое оснащение, просторный салон, хорошая плавность хода и управляемость, достойное качество сборки.

Цена на грани, слабый двигатель.

настраивает на спокойный лад. Для нынешней Москвы, напичканной камерами фиксации нарушений, это скорее плюс, к тому же автомат работает весьма неплохо, радуя плавными переключениями и комфортным передвижением по пробкам. На трассе же хочется большего запаса тяги, поскольку даже в спортивном режиме расторопности машине недостает. Другое дело шасси!

По управляемости «Бесторн» заслуживает сравнения с продукцией корейских, а то и некоторых японских или европейских фирм. Лишь недостаточная энергоемкость подвесок (ею пожертвовали в пользу управляемости) может слегка расстроить на неровной дороге. На хорошем покрытии плавность хода достойная. Нет упреков и в адрес шумоизоляции.

Словом, в основных ездовых дисциплинах новичок произвел недурное впечатление. Казавшиеся жесткими и плоскими кресла на деле вполне удобны, а звучание штатной аудиосистемы и породистые усилия на ее кнопках – приятный сюрприз. Чтобы завоевать мое сердце, машине не хватило лишь более мощного мотора и внимания к мелочам.

Как объяснить, что клавиша регулировки громкости музыки на рулевом колесе издает ужасный «аналоговый» звук при каждом нажатии, а встроенный в салонное зеркало компас на моем экземпляре указывает только на север или северо-запад?

Взываю к производителям: осталось чуть-чуть! Избавьте машину от подобных досадных проколов и дайте ей более мощный мотор, хотя бы в качестве опции. Для множества российских потребителей эти факторы окажутся даже более важными, чем количество опций. ЗР

Более дорогие пластики могли бы стать дополнительным украшением симпатичного и эргономичного интерьера.

Приборы красивы и лаконичны.

Пространства для ног задних седоков – с достатком. Дискомфорт очень рослым пассажирам может создать лишь покатая крыша.

В моем смешанном цикле 103-сильный двигатель расходовал 9 л топлива на сотню.

ОТ МУФФЛЕРА СЛЫШУ

Компания «Субару» намерена порадовать самых преданных фанатов очередной эксклюзивной модификацией, с которой познакомился **Сергей Канунников**. Фото **Алексея Барашкова**.

Представители «Субару» подчеркнули: самый сочный и колоритный звук из муффлера (именно так на презентации назвали выхлопную трубу диаметром со ствол пушки) появляется на 5000 об/мин. Рык действительно внушает уважение.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Subaru Forester tS

Размеры: длина×ширина×высота, мм	**4560×1780×1660**
Колесная база, мм	**2615**
Колея спереди и сзади, мм	**1530**
Объем багажника, л	**1660**
Снаряженная/полная масса, кг	**1610/н.д.**
Разгон 0–100 км/ч	**6,5**
Максимальная скорость, км/ч	**228**
Топливо/запас топлива, л	**А95/60**
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	**14,8/7,9/10,5**

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, О4, 16 клапанов, 2,5 л, 193 кВт/263 л.с. при 6000 об/мин, 347 Н·м при 2800–4800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/двухрычажная, рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины – 225/55R17.

БУДЕМ ЖЕСТЧЕ

Невозможность поставлять на внешние рынки машины, украшенные иероглифами, японцы из «Субару» компенсируют хитрыми сокращениями. Магическое для поклонников фирмы STI означает (если кто не знал) Subaru Tecnica International, а tS, добавленное к имени «Форестер», – tuned by STI.

Знатоки марки без труда распознают и наверняка оценят новые спойлеры, сиденья из кожи и алькантары с красной строчкой, логотипы *STI*, щедро рассыпанные по машине, и красную кнопку пуска двигателя. Выглядит она немного устрашающе, словно напоминание: не уверен – не заводи. Есть, конечно, изменения и посерьезней. Под капотом – гибкая распорка между стойками подвески. Она гасит вибрации на неровностях, но главное – компенсирует в поворотах не видимые глазом деформации кузова, улучшая реакции машины на руление.

Дорожный просвет уменьшили на 15 мм (к слову, оставшиеся 200 мм вполне приемлемы для современного кроссовера). Разумеется, изменили характеристики амортизаторов, жесткость пружин выросла примерно

SUBARU FORESTER tS ПРЕТЕНДУЕТ НА РОЛЬ ОДНОГО ИЗ САМЫХ СПОРТИВНЫХ КРОССОВЕРОВ, НО НА ФОНЕ ИСТИННО СПОРТИВНЫХ МАШИН ОКАЗЫВАЕТСЯ ПРЕЖДЕ ВСЕГО КРОССОВЕРОМ.

Приборы, как, впрочем, и всё остальное, настраивают на боевое применение автомобиля.

Слева от руля устрашающе-красная кнопка пуска двигателя.

Кресла не только шикарно смотрятся, но и отвечают требованиям спортивного авто.

На правах рекламы

ПОДХОДЯЩИЕ МАСЛА
для SUBARU Forester
с двигателем 2.5, 263 л.с

в соответствии с предписаниями производителя специалисты Total рекомендуют:

Моторное масло
Total QUARTZ INEO Long Life 5W-30

- Может применяться во всех дизельных и бензиновых двигателях, в т.ч. самых современных, удовлетворяющих стандарту Euro V.
- Обеспечивает превосходную защиту двигателя от износа, оптимальную чистоту деталей и позволяет увеличить интервал замены масла.
- Может применяться в наиболее сложных режимах эксплуатации и в любых погодных условиях.

Стандарты:
- ACEA C3

Одобрения производителей:
VW 504.00/507.00
MB 229.51, BMW LL-04, Porsche C30.

Обращаем внимание, что при решении вопроса о выборе смазочного материала для каждого конкретного применения необходимо руководствоваться рекомендациями производителя техники и его официальных представителей.

Подбор масел по автомобилю:
www.total-lub.ru

TOTAL

на 30%. Усилены сайлент-блоки рычагов подвески, стабилизаторов, крепление передней поперечины. Уменьшив амплитуду колебаний двигателя, чуть-чуть повысили курсовую устойчивость «Форестера». Доработки задней подвески направили на повышение жесткости крепления поперечины к кузову.

Все эти достаточно серьезные инженерные доработки поставили на 17-дюймовые колеса с дисками цвета золота. Ироничные улыбки и реплики субаровцы парируют: поклонникам марки, помнящим раллийные победы сине-золотых машин, это очень важно. Верю.

Одно из безусловных достоинств машины – великолепная динамика.

В крутых поворотах крены не дают забыть, что вы ведете пусть и спортивный, но кроссовер.

ИЗ ТРЕХ БУКВ

«Субару-BRZ» (это, между прочим, тоже со значением: Boxer – оппозитный мотор, Rear-wheel drive – задний привод, Zenith – в смысле кульминация) в России в ближайший год намерены продать 120 штук. В Японии, говорят, очередь уже на полгода. Заказы будут принимать по Интернету. Купе массой 1258 кг с 200-сильным 2-литровым мотором обойдется в 1 436 000 рублей. На фоне цены «Форестера tS» совсем не дорого.

ИЗ ЛЕСА – НА ТРЕК

Без сомнений, «Субару-Форестер tS» – один из самых спортивных кроссоверов в мире. Резкое нажатие на педаль газа уже едущей на отнюдь не детской скорости машины задает ей свирепое ускорение с небольшим приседанием на задние колеса. Думаю, паспортные 6,5 с, требующиеся автомобилю с 236-сильным 2,5-литровым мотором для достижения 100 км/ч, вполне реалистичны. Столь же уверенно и эффективно кроссовер тормозит. Чтобы не дурить голову автоматической коробке передач, чье призвание все же не гонки, удобно пользоваться лепестками под рулем: на версии tS они входят в базовую комплектацию.

И все же он быстрый кроссовер, а не спортивный автомобиль. За поворотом руля следует охотно, но усилие на штурвале показалось маловато, а крены в поворотах (несмотря на все усилия уважаемых японских инженеров), наоборот, великоваты.

Перед тем как опробовать «Форестер», довелось прохватить по трассе на «Субару-BRZ» (о двойнике «Тойоты-GT 86» мы уже неоднократно писали; см, в частности, ЗР, 2012, № 5, 9). Но ведь это действительно породистое купе, с которым «Форестеру» в гоночных дисциплинах не тягаться.

Тюнингованные автомобили рассчитаны, как правило, не на слабонервных. Цена «Форестера tS» соответствующая – 2 130 000 рублей. Это как же надо любить «Субару»! Но самых горячих и преданных поклонников марки, возможно, подстегнет, что в России продадут всего 99 таких машин (сотую, вероятно, выкатили на журналистскую презентацию). Чтобы выглядеть как очень немногие, иметь кроссовер с действительно выдающейся для этого класса управляемостью и наслаждаться звуком из эксклюзивного муффлера, придется всерьез раскошелиться. Но ждать другого было бы наивно. ЗР

ИСКУССТВО САМУРАЕВ

С каждым новым поколением этих автомобилей бой за право называться сильнейшим вспыхивает с новой силой. Обновленную «Хонду-Сивик» и «Мазду-3», пережившую легкий рестайлинг, свел в поединке **Максим Гомянин**. Фото **Александра Кульнева**.

ПЛАН ВТОРЖЕНИЯ

Грамотно организованная кампания начинается задолго до боев с неприятелем. Стратеги-маркетологи думают, каким требованиям должен удовлетворять автомобиль, а верные инженеры воплощают их замыслы в металле и пластике. Нынешним покупателям седанов, претендующих на звание семейных, важен комфорт. У «Хонды» этот аспект на острие внимания. По сравнению с предыдущим поколением длина салона увеличилась на 10 мм, а ширина в зоне плеч – на 75 мм. Ход регулировки сиденья по высоте просто огромен. Но вот спинку я предпочел бы настраивать не рукоятью, а барашком, как в «Мазде». Других претензий к креслам нет. Как и к велюру, которым они обтянуты. Материал несколько старомоден и не так престижен, как кожа, зато хорош и в холод, и в жару.

Стиль космического корабля будущего в новом «Сивике» сохранен. Аудиосистема с крупными кнопками поддерживает футуризм передней панели, однако управление ею требует привыкания. У обтянутого кожей руля удобный хват, но кнопками он перегружен.

Двухэтажная комбинация приборов не отвлекает водителя. Подсветка красива и в сумерках не раздражает.

Уменьшение колесной базы на 30 мм не сказалось на удобстве посадки сзади. Но она не самая комфортная в классе.

Honda Civic

Одна из самых известных моделей «Хонды» в мире. Первое поколение появилось в 1972 году. Продажи девятого начали в нынешнем. Предлагают с кузовами седан и хэтчбек.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,8 л (142 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 6-ступенчатая, автоматическая 5-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Elegance, Lifestyle, Executive, Premium.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 58 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 749 000–949 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: бензиновый 1,8 л, 142 л.с., 5-ступенчатый автомат, Premium плюс пакет «Спорт», 989 000 руб.

По краям цифрового спидометра – два столбика, которые меняют цвет в зависимости от режима движения: в экологичном зеленеют, в интенсивном синеют.

Экран, на который выводится изображение с камеры заднего вида, слишком мал. Легче ориентироваться по писку задних и боковых датчиков парковки.

Война – занятие дорогое, поэтому необходимо экономить. В «Сивике» лишь один автоматический стеклоподъемник, а пластик отталкивающе жесток везде, кроме верхних панелей дверей. Странно, ведь в хэтчбеке тактильные ощущения гораздо приятней. Однако формы торпедо просто фантастические. В гольф-классе только «Хонда» предлагает столь футуристичный дизайн.

Стратеги-создатели «Мазды-3» пошли схожим путем. Сказываются японские гены! Автомат стеклоподъемника – привилегия водителя. Панели также не подкупают мягкостью, но подогнаны хорошо. Двухэтажная комбинация приборов понятна и не выглядит чем-то чужеродным. Но экранчики в козырьке торпедо будто сняли с пыльных полок военного склада: мелковаты и графика из прошлого века. Измененная подсветка

Стань одним целым

Доверься стихии... и стихия станет частью тебя
Доверься шинам... и дорога станет частью тебя

EUROPA LEAGUE
OFFICIAL PARTNER

Winter i*cept evo

Исключительные свойства на зимних дорогах

Winter i*Pike

Идеальное решение для зимних дорог

Winter i*cept iZ

Winter i*cept iz — новый стандарт устойчивости и эффективности на заснеженной и обледенелой дороге

HANKOOK
driving emotion

hankooktire.ru

Архитектура передней панели схожа с разработанной для «Хонды-Сивик», но классических решений в «Мазде» больше. На руле так же много кнопок. Флажки блокировки дверей – спорное решение. Приходится сначала тянуть флажок на себя и только потом браться за ручку, чтобы открыть дверь.

Mazda 3

Дебют нового седана «Мазда-3» состоялся на автосалоне в Лос-Анджелесе в ноябре 2008-го. Рестайлинговая версия появилась в конце 2011 года. Предлагают с кузовами седан и хэтчбек.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,6 л (105 л.с.), 2,0 л (150 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, автоматические 4- и 5-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Direct, Direct Plus, Touring, Touring Plus.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 50 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
625 000–904 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
бензиновый 1,6 л, 105 л.с., 4-ступенчатый автомат, опции, 865 750 руб.

Колодцы приборов – с хорошо читающимися цифрами. Словно оказался в кокпите классического гоночного автомобиля: ничего лишнего.

(теперь синяя) смотрится лучше, но все же... Если вытащить ключ из замка зажигания, габаритки не гаснут сами. Лишь после предупреждающего сигнала выключаю их вручную. А ведь тестовый автомобиль оснащен отнюдь не бедно. Такая экономия может отразиться на успехе кампании по завоеванию новых покупателей.

В остальном салон – мечта оптимиста! Посеребренный пластик центрального туннеля, светлая ткань сидений. После серой столичной улицы садиться сюда одно удовольствие. И длина подушки достаточна, и боковой поддержки хватает. Есть и необходимое для рослых седоков пространство над головой. Справа от водителя – ролики обогрева передних сидений. Нечасто встретишь такое решение в японском автомобиле.

Задний диван тоже удобен, но, чтобы водрузиться на него, нужно

В козырьке сверху – два дисплея. На большой выводятся данные борткомпьютера, на тот, что поменьше, – настройки климата в салоне и информация аудиосистемы.

На торпедо под левой рукой кнопки отключения системы стабилизации (вверху) и адаптивного света фар (внизу).

Тканевый светлый салон красив, но как долго он продержится чистым – зависит от хозяина. Над головой запас пространства маловат.

ROAMER

OF SWITZERLAND

Vanguard *

Сделано в Швейцарии
Механизм: ISA 8176/2190
с функцией даты
Корпус: 42мм из нержавеющей стали
с PVD покрытием
Стекло: антибликовое сапфировое
Водозащита: до 5 АТМ
РРЦ: 12550-13800 руб.

Официальный дистрибьютор в России
компания "Авента ДК"
(495)912-2541

www.timeavenue.ru

Quality Time**

WWW.ROAMER.CH

* Коллекция "Вангард" ** Время с любовью

Погрузочный проем «Хонды» широк. Но усилители кузова ограничивают возможность перевозки длинномеров. Под полом докатка.

Багажник «Мазды» меньше, но компоновка удачнее. В закрывающейся нише слева закреплен домкрат. Окно для погрузки длинномеров больше.

приложить некоторые усилия. Хотя дверной проем и достаточен, ступни застревают между передней стойкой и диваном. В «Хонде» просторнее, ведь ногам пассажиров прибавили 40 мм. Но пространства над головой меньше.

Видимо, оба производителя посчитали передний край наиболее важным и отвели тылу второстепенную роль. В «трешке» мои колени уперлись в спинку переднего сиденья, в «Сивике» голова подпирает крышу. Хорошо хоть, подлокотники широкие.

ПОДВОЗ ПРОВИАНТА

Ни одна армия не способна эффективно воевать без продовольственного обеспечения. Посему багажник семейного седана должен быть просторным. По этому показателю «Хонда» идет в наступление и выигрывает 12 л. Но внушительные петли съедают часть полезного пространства. В «Мазде» логистика организована практичнее. Петли не мешают, да и с перевозкой длинномеров проблем не будет. Проем широкий, а спинка дивана раскладывается традиционно – из салона. В «Сивике», чтобы увеличить грузовой отсек, нужно потянуть за фиксаторы, расположенные в багажнике. Спорное решение. Если машина стоит в тесном гараже, норматив на погрузку, выставленный тещей, можно и не выполнить.

В багажнике негде закрепить, скажем, банку омывайки. При интенсивном рулении она начнет летать по корме, встретится с заранее купленным насосом и смешается с продуктами из магазина. Расквартирование семьи на даче будет осложнено. А вот в «трешке» лямки с удобными замками-защелками есть, потому за провиант можно быть спокойным.

ОГНЕВОЕ СТОЛКНОВЕНИЕ

Самое время перейти к активным действиям. Сажусь в «Хонду», нажимаю на красную кнопку... Почему вместо звука мотора моргает аварийка? Потому, что кнопка пуска двигателя расположена слишком

Разница в высоте передних бамперов всего 10 мм. 195 мм у «Хонды» для парковки хватает, если не притираться к очень уж высоким бордюрам. Иначе полностью окрашенная нижняя часть обвеса «Хонды», как и «клыки» «Мазды», которые висят ненамного выше, утратит товарный вид.

СТЕПЕНЬ ЗАЩИТЫ

Стального листа, защищающего картер двигателя, у машин нет. В «Хонде» – пластиковый кожух со вставкой из легкого металла, который без труда гну пальцами. Похожие щитки закрывают все днище, делая его плоским. У «Мазды» почти то же самое, но пластик толще. В моторном щите отверстие для доступа к масляному фильтру. Такие решения призваны уберечь от пыли и уменьшить шум внутри салона. Наши измерения показали, что с последней задачей хондовцы справились лучше. Но «Мазда» показалась практичнее.

Можно установить стальную защиту. Для «Хонды» неоригинальная деталь обойдется примерно в 4000 руб., для «Мазды» дешевле: 2500–3500 руб. У официалов для «Сивика» можно приобрести отдельный пакет (11 500 руб.), включающий защиту, салонные коврики и брызговики. Это на 24% дешевле, чем заказывать всё по отдельности.

СРЕДНИЙ УРОВЕНЬ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость (передача)			Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80 (D)	100 (D)	120 (D)	
MAZDA 3	65,4	69,5	71,5	76,6
HONDA CIVIC	64,5	67,8	69,4	74,4

WWW.PIRELLI.RU/WINTER

ШИНЫ CARVING™ EDGE — НОВАЯ ЛИНЕЙКА.

СДЕЛАЙ ЗИМУ ЛЮБИМЫМ СЕЗОНОМ.

ВИТАЛИЙ ПЕТРОВ

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

НОВЫЕ ШИНЫ PIRELLI SCORPION™ WINTER.
№ 1 В СНЕЖНОМ ТЕСТЕ TUV.*

PIRELLI

КОНТРОЛЬ НАД МОЩНОСТЬЮ

*В сравнении с 4 ведущими конкурентами (в том числе по характеристикам торможения, сцепления, тяги и управляемости на снегу). Тест проведен независимой организацией TUV SUD Automotive в феврале/марте 2012 по инициативе Pirelli, размер шин 255/55 R18, ... доступны в продаже на европейских рынках с января 2012 года, тестовый автомобиль Audi Q5; место проведения снежного теста: Arctic Falls (Швеция). Отчет — N 76247759 PO 01.

ИДУ НА СБЛИЖЕНИЕ!

Парковочный радар «Хонды» начинает предупреждать водителя о препятствии сзади на 100 мм раньше, чем его собрат в «Мазде». Дальше разница сокращается до 50 мм. Для большей уверенности в «Сивике» есть и камера заднего вида. Парктроник можно отключить нажатием кнопки. В «Мазде» радар включается автоматически, когда рычаг селектора переводят в режим *R*. «Сивик» победил. Но только благодаря наличию камеры.

ЗОНЫ ЧУВСТВИТЕЛЬНОСТИ ДАТЧИКОВ

1 – прерывистый звуковой сигнал с длинными паузами;
2 – со средними паузами;
3 – с короткими паузами;
4 – непрерывный сигнал.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	MAZDA 3	HONDA CIVIC 4D
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4580/1755/1470/2640	4545/1755/1435/2675
колея спереди/сзади	1535/1520	1505/1530
Объем багажника, л	430	440 (VDA)
Радиус поворота, м	5,2	5,4
Снаряженная/полная масса, кг	1271/1785	1270/1700
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,1	10,7
Максимальная скорость, км/ч	177	200
Топливо/запас топлива, л	A95/55	A95/50
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,8/5,8/7,3	9,2/5,1/6,6
Выбросы CO_2, г/км	154	153
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16
Рабочий объем, $см^3$	1598	1798
Степень сжатия	10,0	10,5
Мощность, кВт/л.с.	77/105 при 6000 об/мин	104,4/142 при 6500 об/мин
Крутящий момент, Н·м	145 при 4000 об/мин	174 при 4300 об/мин
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	передне-приводная	передне-приводная
Коробка передач	A4	A5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	2,81/1,50/1,00/0,73/–/2,65	2,67/1,53/1,07/ 0,76/0,55/1,96
Главная передача	4,42	4,44
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	205/55ZR16	205/55R16

близко к ступице руля – ее не видно из-за баранки. Вот я и промахнулся. В «Мазде» никаких сюрпризов: поворот ключа – и мотор заурчал. Просто и надежно, как меч катана.

В числе ключевых точек боя – шумоизоляция и короткоходная подвеска, слабые места предыдущего «Сивика». Именно над ними работали хондовские инженеры и, надо признать, взяли эту высоту. При разгоне до 100 км/ч «Мазда» шумнее на 2,2 дБ. Это, на первый взгляд, немного, но в «Сивике» дорожная чехарда приглушенно уходит куда-то назад, а в «трешке» она навязчива, особенно шорох шин.

Ходы подвесок «Сивика» стали на 4 мм больше спереди и на 7 мм сзади. Теперь ходовая не вытряхивает душу на неровностях, подобно боевой коннице. Седан стал заметно мягче, семейнее. Это особенно чувствую на фоне плотной и острой в управлении «трешки».

Однако с приобретенной мягкостью «Сивик» не растерял привлекающих водителя качеств. Он, как и прежде, понятен в поворотах. Но острая «Мазда», особенно в S-образных связках, перетягивает симпатии просто молниеносно.

С двигателем «Хонды» инженеры не совершали революций. Это все тот же атмосферник с прежним крутящим моментом в 174 Н·м, лишь прибавивший пару лошадиных сил. Пятиступенчатый автомат споро работает

В ЖИЗНИ НЕ БЫВАЕТ МЕЛОЧЕЙ

Все мы знаем, что наша жизнь состоит не только из значимых событий, но и из деталей и мелочей. Я убедился на собственном опыте и запомнил этот урок на всю жизнь.

Наконец-то у меня появилась возможность купить новую машину. Я сравнивал марки и модели машин, взвешивал «за» и «против», выбирая мощность двигателя, цвет салона и т.д.

И вот я выезжаю из автосалона на новенькой иномарке. Радости нет предела!

Вижу – симпатичная девушка голосует. Конечно, я остановился, даже не спрашивая, куда ехать, предложил подвезти, мне было все равно куда мчаться на моей новенькой машине да с такой милой пассажиркой.

Мы весело разговаривали, перекидывались шутками… Вдруг я заметил, что девушка стала как-то странно поглядывать на спинку моего кресла. Потом совсем замолчала и, когда мы доехали до места, вышла, не попрощавшись и не оставив номера телефона, хотя мы об этом и договорились.

Что могло так резко изменить ее настроение? Я бросил взгляд на подголовник и…вот это да! Черная кожа сиденья усыпана перхотью. И вот такая неприятная мелочь мешает мне наслаждаться жизнью. Грустный поехал я к другу – обещал показать ему первому мою новую машину.

«Ну хоть меняй черный салон на белый, - пожаловался я другу, - ничего не помогает, чего только я ни пробовал…»

«Не вешай нос, дружище. Есть у меня одно новое, но верное средство от перхоти – шампунь ФИТОВАЛ*. **ФИТОВАЛ* Интенсивный уход** быстро устранит устойчивую перхоть и зуд, причиной которого является грибок, уже после первого применения, а абсолютный эффект – через неделю. И чтобы таких проблем у тебя больше не было, можно мыть голову шампунем **ФИТОВАЛ* Регулярный уход** хоть каждый день – он легко и быстро устранит грибок, и ты забудешь о перхоти навсегда.

Была когда-то и у меня перхоть, но с тех пор, как я стал пользоваться шампунем ФИТОВАЛ*, этой проблемы для меня уже не существует.

Мало того – шампунь ФИТОВАЛ* помогает предотвратить повторное появление перхоти, способствует заметному очищению и восстановлению баланса кожи головы.»

Вот так-то – в жизни мелочей не бывает.

www.fitoval-formula.ru

На правах рекламы

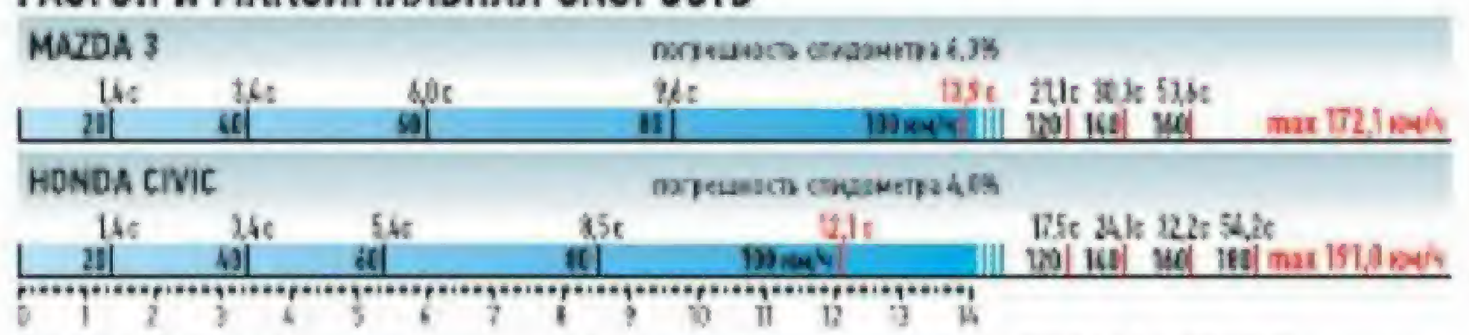
ПОВОД СДЕЛАТЬ ХАРАКИРИ

Он, как всегда, в мелочах. Понятно, что там, где нас нет, ровные дороги и образцовая чистота. Но обе машины продаются в России и, следовательно, производителям нужно учитывать отечественные реалии.

Если «трешка» застрянет, вызволить ее гораздо легче, чем «Сивик». Буксировочная проушина без труда ввинчивается в отверстие на переднем бампере. То, что нужно! У «Хонды» проушин две, но они слишком глубоко под бампером и дотянуться до них надо еще суметь. Зацепить трос – полдела. Если низкий «Сивик» станет вытягивать, скажем, внедорожник с большим клиренсом, «низко парящий» над землей бампер «японца» можно серьезно повредить. Уж лучше тянуть назад. В корме одна проушина, посередине.

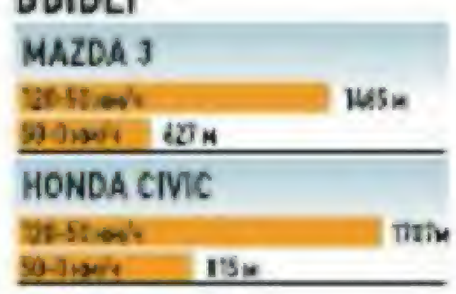
У «Хонды» нет внутренней ручки багажника. Странно... Деталь копеечная, да и просто удобно с ней. На мой взгляд, для массовой машины это упущение. У «Мазды» есть кнопка, нажав которую можно приоткрыть грузовой отсек. Но чтобы полностью откинуть крышку, нужно браться за ее нижний край руками. После дождя я так и не смог этого сделать, не испачкав ладонь.

РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

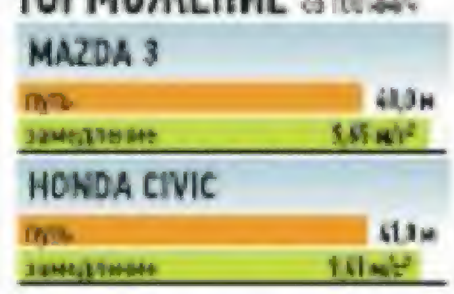


ЭЛАСТИЧНОСТЬ

ВЫБЕГ



ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч



ЗАМЕРЫ ЗР

Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	h, мм	h_1, мм
MAZDA 3	935–1155	600–855	1185	1005	940	1385	1345	910/1815	1055	565	440	372	773 (61)	498 (39)	1271	145*	205
HONDA CIVIC	960–1155	630–875	1120	955	915	1435	1325	700/1875	1010	495	445	384	779 (61)	497 (39)	1276	120*	195

**По защите двигателя.*

Continental
Шины разработаны в Германии

Докажи,
что любишь!

на lovecontinental.ru

Подари шины
Continental

Купи любимой машине зимние шины Continental и получи **расширенную гарантию**, а также возможность выиграть призы* для заботы об автомобиле**

Continental
АКЦИЯ!
www.lovecontinental.ru

Главный приз
5 карт с годовым запасом топлива

Каждую неделю
2 комплекта литых дисков

Каждую неделю
50 сертификатов на услугу "Авто-Spa"

* Изображения призов могут отличаться от их реального внешнего вида. ** Акция проходит с 8 октября 2012 года по 11 марта 2013 года. Регистрация участников на сайте www.lovecontinental.ru проходит с 8 октября по 3 декабря 2012 года. Информация о полных условиях Акции, об организаторе акции, правилах и месте ее проведения, количестве призов, сроках, месте и порядке их получения на сайте www.lovecontinental.ru. Реклама.

Максим Гомянин:

«Характеры у машин разные. «Хонда» стала спокойнее. «Мазда» все такая же азартная. Поклоннику японских марок есть из чего выбрать».

А КТО КРОМЕ? НЕКОТОРЫЕ СЕДАНЫ С-КЛАССА НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ

Автомобиль	Двигатель: объем, л (мощность, л.с.)	Коробка передач	Комплектация	Цена, руб.
Chevrolet Cruze	1,8 (141)	A6	LT	779 000
Ford Focus	1,6 (125)	A6	Titanium	758 500
Kia Cerato	1,6 (117)	A4	Prestige	760 000
Mitsubishi Lancer	1,6 (117)	A4	Intense	749 000
	1,8 (143)	CVT	Intense	819 000
Opel Astra Family	1,6 (115)	Easytronic 5	Cosmo	692 000
	1,8 (140)	A4	Cosmo	742 000
Toyota Corolla	1,6 (124)	A4	«Престиж»	865 000
Volkswagen Jetta	1,6 (105)	A6	Comfortline	766 000

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
MAZDA 3	8	8	7	8	7	8	8	9	10	7	8	9	8	8	8	8,1
	+ Острая управляемость и тормоза. Продуманное багажное отделение.								− Высок уровень аэродинамических шумов, тесновато сзади.							
HONDA CIVIC	8	9	8	8	8	8	9	8	9	9	9	9	7	9	8	8,4
	+ Хороши плавность хода и обзор.								− Нет ручки багажника, мал дорожный просвет.							

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

как в «драйве», так и в ручном режиме, когда я перебираю подрулевые лепестки на извилистой лесной дороге. Система стабилизации практически не дает вильнуть хвостом, сразу подтягивая электронный ошейник.

В «Мазде-3» хорошо знакомый 1,6-литровый мотор и старый 4-ступенчатый автомат. Пора бы заменить трансмиссию более современной. Но характеру машины четырехступка подходит. Прежде всего потому, что она честная. Если раскрутить двигатель в ручном режиме, электроника не станет принудительно переключать на более высокую ступень. Есть и привычная спортсменам схема секвентального режима переключений: от себя – вниз, на себя – вверх. У большинства других производителей порядок обратный.

До 40 км/ч седаны разгоняются одинаково, и лишь потом более мощная «Хонда» уходит в отрыв. А вот тормозит со 100 км/ч лучше «трешка». Лишь на метр, но в критической ситуации он станет спасительным.

На сей раз в искусстве завоевания покупателей сильнее оказалась «Хонда». Но это не чистая победа, ведь рестайлинг не изменил суть хорошо знакомой «Мазды». «Трешка» взяла паузу, чтобы выиграть время и подтянуть дополнительные силы. И когда на смену нынешней модели придет новое поколение – самураи обнажат оружие снова. ЗР

Neste City Pro

Качество в каждой капле.

Mika Salo

Финский гонщик Формула-1, 1994-2002.
Двукратный победитель гонок в Ле-Мане.

И в лютую стужу, и в непереносимую жару двигатель вашего автомобиля должен быть надежно защищен с первых секунд старта. Полностью синтетические моторные масла Neste City Pro изготавливаются из собственных высококачественных базовых масел Nexbase®, и их классификации превосходят требования производителей современных автомобилей. Выберите разработанное в Финляндии моторное масло Neste City Pro, чтобы обеспечить низкий расход топлива, сокращение выбросов в окружающую среду и долгую жизнь двигателя вашего автомобиля. Моторные масла нового поколения Neste City Pro – выбор профессионалов.

Neste Oil, Финляндия (358) 104-58-11
Контактные данные дистрибьюторов на сайте компании Neste Oil www.nesteoil.com/lub.ru

NESTE OIL

ТО, ЧЕГО НЕ МОЖЕТ БЫТЬ

Чтобы отпраздновать европейскую премьеру в рамках Московского международного автосалона, новый «Киа-Соренто» проехал по дорогам России от Владивостока до подмосковного «Крокус Экспо». Конечно, с помощью журналистов, в числе которых был Максим Приходько. Фото автора.

Что предваряет громкие автопремьеры? Организованные утечки в прессу, фото новинки от папарацци, пресс-релизы, статические презентации и многое другое, прежде чем с автомобиля, который олицетворяет все самое лучшее и передовое, под конфетти и фотовспышки глава фирмы сдернет покрывало, излучая победное «смотрите, как мы можем!». Но иногда бывает и по-другому.

Во-первых, я поездил на новом кроссовере до официальной презентации, а не после. Во-вторых, необычность большого тест-драйва нового «Киа-Соренто» в том, что именно этот вариант авто никогда не будут официально продавать в России! Его подвеска настроена для внутреннего, корейского рынка (кто ездил на «американцах», склонных к килевой раскачке, поймет). Однако постараюсь максимально подробно рассказать вам о том, чем новый «Соренто» отличается от старого.

Эволюция развития кроссовера к образцу 2013 модельного года повторяет судьбу многих его аналогов: рама, неразрезной задний мост, раздатка, простецкий дизель – всё в прошлом. Маркетологи быстро убедили инженеров, что весь этот внедорожный потенциал – удел автомобилей-маргиналов. Попутно провели работу

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Kia Sorento

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4685×1885×1745
Колея спереди/сзади, мм	1621/1618
Колесная база, мм	2700
Дорожный просвет, мм	185
Максимальная скорость, км/ч	190
Расход топлива: городской/загородный цикл, л/100 км	6,7/5,9

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 2,2 л, 145 кВт/197 л.с. при 3800 об/мин, 436 Н·м при 1800–2500 об/мин.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/на поперечных рычагах, рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины –255/55R19.

Дорого, стильно, комфортно.

Скромные внедорожные способности.

с нами, покупателями: полный привод следует лишить милитаристского максимализма, всё, что требуется такой машине, – большой дорожный просвет, легковое поведение на дороге и просторный салон. Полный привод и его бесперебойную работу навсегда доверили электронике – так надежнее.

Самые яркие изменения – снаружи. Автомобиль стал выглядеть гораздо дороже и породистее. Во многом это заслуга знаменитого Петера Шрайера, который ныне отвечает за внешность «Киа». После международных наград, которыми отметили дизайн «Оптимы» и нового «Спортиджа», он наверняка получит приз и за «Соренто».

Итак, размерами новинка не отличается от предыдущей версии, однако в «Киа» утверждают, что машина создана на новой платформе. А вот мотор прежний: дизель объемом 2,2 л доработан в угоду экологии, из-за чего потерял

И пластик, и кожа, и прочие элементы декора говорят о том, что перед нами люксовый вседорожник. Ощущение, что машина дороже, чем на самом деле, – заслуга команды Шрайера.

В оформлении приборов прослеживается стилистическая перекличка с прошлой моделью. Это признак хорошего тона. Как и положено, бортовая электроника и остальной интерфейс общаются на великом и могучем.

Уголок джипера: главные его украшения – блокировка муфты и помощь при спуске с горы. В качестве приятного бонуса – кнопка включения контроля слепых зон при обгоне.

На правах рекламы

Что управлять машиной сидя в таких креслах, что спать в них – удовольствие. Зимой они подогреваются, летом еще и вентилируются.

Мне больше всего нравится корма этого автомобиля. Вы бы знали, какой густой рубиновый свет источают его фонари...

Передний пластиковый брызговик не выдержал испытаний грунтовками в районе Транссиба. Будь подвеска пожестче, остался бы цел.

Длинный передний свес не позволит пуститься во все тяжкие. Впрочем, среднее бездорожье машине по силам: дорожный просвет – 185 мм.

Грузовые возможности «Соренто»-нью похвальны. Это не красивая картинка, так были набиты практически все машины.

7 «лошадок», – теперь их там 190. В паре с ним трудится 6-ступенчатый автомат. С этим тандемом автомобиль расходовал даже меньше 10 л солярки на сотню, если дорога была более-менее приличной. При этом в салоне царила тишина, спасибо трехслойной изоляции моторного отсека и туннеля. Звуки, что прорываются сквозь этот «пирог», воспринимаются как должное, настолько их тональность отвечает нынешнему дорогущему облику машины.

Породистость прослеживается и в оформлении интерьера. Навигация по всей России, панель приборов «супервижн» с 8-дюймовым цветным дисплеем, интеллектуальная система автоматической парковки, подогрев сидений, включая второй ряд, и еще много чего. Протестировал систему вентиляции передних сидений – отличная вещь! Но сколько бы я ни рассказывал о разнообразных материалах отделки и роскошной панорамной крыше, вы наверняка ждете от меня ездовых оценок.

Вначале о том, что несомненно найдете в машинах официальной поставки, – об адаптивном электроусилителе руля. У прошлой модели он был гидравлическим, в новом «Соренто» им можно управлять через бортовой компьютер. На выбор предлагают три варианта: *Normal*, *Sport* и *Comfort*. Я проехал на машине почти 4000 км и не ощутил особой разницы между «спортом» и тем же «комфортом», хотя подсознательно проехал большую часть пути в спортивном режиме.

Как я уже упомянул, подвеска на моей машине была родная, с корейскими представлениями о среднестатистической дороге. Кстати, перед поездкой на премьерном авто проехался на предыдущем «Соренто» с адаптированной ходовой частью. Показалось, в меру жестко и, если хотите, энергично. Новый кроссовер настроен по-иному. На длинных и неровных прямых я подчас ощущал себя капитаном не очень дальнего плавания, настолько машину штормило и раскачивало. Разбитые грунтовки между Иркутском и Усть-Кутом и вовсе старались вытряхнуть зубные пломбы, настолько часто гипермягкая подвеска срабатывала до отбоя. Забавно, что в официальном пресс-релизе по поводу ходовых качеств новинки прочел: «Доработана структура передней подвески, усилена задняя. Благодаря этому повышается комфорт при езде, устойчивость к вибрациям, улучшается поглощение неровностей дороги»...

Видимо, вслед за феноменом корейского экономического чуда мир заговорит и о корейском чувстве юмора? Братцы, все разговоры о том, что тамошние автомобилестроители искренне не понимают подвесочных пристрастий русских, – это не вымысел, а чистая правда! Впрочем, сей недостаток будет, надо полагать, исправлен к моменту появления товарных машин у дилеров.

Естественно, вас наверняка заинтересует цена вопроса. К окончанию поездки точных цифр еще не было, представители фирмы лишь обмолвились, что «Соренто»-нью будет стоить на уровне предыдущей версии. Если такое предсказание сбудется, большое спасибо.

Машина стала по-европейски стильной. Если закрыть рукой фирменный овал с тремя буквами, мало кто вообще догадается, что это продукт из Азии. Ну разве что в боковом остеклении прослеживается намек на прошлое. Кстати, весьма успешное: с момента старта продаж «Соренто» в 2009 году в России продано более 21 000 кроссоверов этой модели. Если новую версию еще и собрать будут у нас в стране, то шансы на завоевание рынка возрастут еще больше. ЗР

DUNLOP

ШИНЫ DUNLOP ГОТОВЫ
К ЛЮБЫМ ПОВОРОТАМ

WWW.DUNLOP-TIRE.RU

ЖЕЛАНИЕ НРАВИТЬСЯ

Обновление бестселлера, тем более в одном из популярнейших сегментов рынка, – задача ответственная. Кирилл Милешкин оценил старания «Мицубиси» на дорогах Нижегородской области.

Прения о дизайне новинки оставлю за рамками материала, ограничусь лишь ремаркой: внешность предшественника вызывала куда больше эмоций. Кстати, основные габариты модель унаследовала от прошлого поколения, включая колесную базу и дорожный просвет. При этом конструкторы выкроили дополнительные 323 мм длины для погрузочной площадки, получающейся при сложенном втором ряде. Внушительную прибавку обеспечила иная схема трансформации салона; возможно, чуть тоньше стала пятая дверь. Впрочем, основные параметры машины мы уже приводили (ЗР, 2012, № 7), а вот ездить – не ездили.

РАДУШНЫЙ ХОЗЯИН

Тестовый маршрут начинаю на заднем сиденье. Здесь достаточно просторно троим, есть запас места по коленям и удобный подлокотник с парой подстаканников. А вот отсутствие центральных воздуховодов огорчает – поддерживать заданную температуру во втором ряду климатической установке будет трудновато. Акустический комфорт перешел на новую ступень, но до оценки «отлично» еще далеко.

Дополнительным транслятором шумов выступает пространство багажного отсека. Растянув над ним шторку, звук можно приглушить. Она, по непонятной задумке маркетологов, появляется только в третьем уровне оснащения – на машине за 1,17 млн. рублей. В поисках большего комфорта перебираюсь вперед. Здесь шум от шершавого дорожного полотна не так заметен, хотя по-прежнему он играет первую скрипку. Гладкий асфальт под колесами мгновенно превращает кроссовер в автомобиль парой классов выше. При интенсивном разгоне солирует уже двигатель, работающий на 5500–6000 оборотов.

Сиденья водителя и пассажира не отличаются немецкой жесткостью, но в дальней дороге оказались вполне комфортными. Правда, штурманскому месту положены всего две регулировки. Это прошло бы незамеченным, окажись подушка чуть сильнее наклоненной назад. А так седок всякий раз

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Mitsubishi Outlander 2.4 CVT 4WD Ultimate

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4655×1800×1680
Колесная база, мм	2670
Колея спереди/сзади, мм	1540/1540
Дорожный просвет, мм	215
Объем багажника, л	591
Снаряженная/полная масса, кг	1495/2210
Разгон 0–100 км/ч, с	10,5
Максимальная скорость, км/ч	195
Топливо/запас топлива, л	А92/60
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	10,6/6,4/7,9

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,4 л, 123 кВт/167 л.с. при 6000 об/мин, 222 Н·м при 4100 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; вариатор.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 225/55R18.

ЦЕНА: 1 419 000 руб.

Энергоемкая подвеска, большой клиренс, проверенные агрегаты.

Недостаточная шумоизоляция, неточные тормоза, бедный набор оборудования версий «Информ» и «Инвайт» (только для двигателя 2,0 л).

соскальзывает с нее при энергичных торможениях.

Досягаемость и логика основных органов управления претензий не заслужили. Зато с комфортом не все гладко. Вот сейчас, наверное, икнул автор интерфейса мультимедийной системы. Мы с коллегами так и не сумели задать навигации маршрут. Кроме того, электроника странно обращалась с флешкой: переставила местами песни в плейлисте, отказалась читать некоторые треки.

СТЕПЕННЫЙ СЕМЬЯНИН

Добрался и до места рулевого. В моем распоряжении версия с 2,4-литровым агрегатом, который сочетается исключительно с полноприводной трансмиссией. Усилий двигателя, работающего в паре с вариатором, достаточно, чтобы я мог комфортно чувствовать себя в городском потоке. Создатели машины поработали над настройками вариатора, и теперь рост оборотов мотора лучше соотносится с набором скорости. Но на трассе подвигов от 167-сильной машины ждать не стоит.

Разгон ровный, без ярко выраженных подхватов. Если не мнить себя Талалихиным, четко просчитывать обгоны и не уворачиваться в последний

Двустворчатая дверь пала жертвой борьбы с лишним весом. Зато в топовой комплектации багажная створка получила электропривод.

На правах рекламы

alca®
Germany

ПЕРВАЯ зимняя щетка
для всех* автомобилей

ИННОВАЦИЯ

*Щётки стеклоочистителя с соответствующими адаптерами alca® подходят практически для всех моделей автомобилей.

Нет замораживания сочленений из-за непроницаемого для воды чехла.

Специальная резина для зимних температур.

Отличная видимость в любое время года, особенно зимой.

Немецкое качество для России.

www.heynermobil.de

HEYNER®
Germany
BigAir
40L
PRO

HEYNER®
Premium насосы и компрессора
в продаже у ведущих предприятий
и в специализированных магазинах!
ISO/TS-16949
Certified
Automotive
Quality

www.alcamobll.de
PREMIUM QUALITÄT
FÜR AUTOMOBILE

На правах рекламы

Бокс между передними сиденьями вместит немало дорожных мелочей. Там же расположены USB-разъем аудиосистемы и розетка.

Производитель обещает 591 л объема для багажа, из которых 75 л – во вместительном органайзере под полом.

Центральная консоль стала респектабельнее благодаря глянцевой отделке и отходу дизайнеров от сурового минимализма.

На смену строго переднеприводному режиму *2WD* пришел *4WD ECO*. Он предусматривает подключение задка при значительной пробуксовке ведущих колес.

момент от встречной фуры – никакого дискомфорта. Разумеется, если не обращать внимания на вой двигателя, зависшего на верхней ноте. Коробка достаточно резво переходит на пару виртуальных ступеней вниз. Причем удобные подрулевые лепестки предпочтительнее электронного разума: на встречную полосу выезжаешь уже подготовленным. Правда, обратно в «драйв» вариатор нужно переключить вручную.

Примечательно, что у более слабого, двухлитрового собрата ощутимого проигрыша в динамике не заметил. Возможно, при серьезной нагрузке нехватка 20 «лошадей» и скажется. А если в вашей машине редко бывает больше двух седоков, то «Аутлендер» с 2-литровым мотором – отличный способ сэкономить при покупке и в дальнейшем на топливе, не навредив ездовому комфорту. Радует, что для обоих двигателей официально рекомендован 92-й бензин.

За упражнениями с имитацией обгонов и стартов с места я совсем забыл о качестве асфальта под колесами. Подвески «Мицубиси-Аутлендера» всеядны, а это лучшая похвала для кроссовера. Характеристики пружин и амортизаторов подправили для уменьшения передаваемых на кузов вибраций. Сомнений в энергоемкости нет даже на нескромных 18-дюймовых дисках топовой комплектации. Лучшим тому подтверждением стал проход по 30-километровому отрезку лесной дороги, на котором встречались и глубокие колеи, и внушительные лужи, и ямы различного

В третьем поколении кроссовера для управления полным приводом понадобилось втрое больше датчиков (девять вместо трех). Среди новых – отслеживающие продольное и поперечное ускорение, угол поворота руля, разворачивающий момент.

«Аутлендер» поддался на такую провокацию без особого сопротивления – против диагонального вывешивания его электроника бессильна.

калибра. Ходовая отрабатывает неровности тихо, не внося свою лепту в общий шумовой фон.

Единственным разочарованием в ездовых дисциплинах стали тормоза. Из-за посредственной информативности частенько вынужден был нащупывать оптимальное усилие. Вдобавок замедление нарастает непропорционально нажатию на педаль – на первых порах приходится привыкать. Рулевому управлению также не хватает остроты, на небольшие отклонения баранки влево-вправо машина попросту не реагирует. Так что в этой дисциплине «Аутлендер» в середнячках.

Объявленная цена в 969 тыс. рублей за базовую версию выглядит привлекательно, тем более что в минимальном наборе – вариатор. Учитывая размеры «Аутлендера», это, пожалуй, лучшее предложение в классе. Однако не стоит обольщаться. По-настоящему достойное оснащение в сочетании с полным приводом потребует на 200 тыс. рублей больше. Любителям приятных излишеств вроде кожаной отделки салона, электропривода пятой двери и прочего предоставлена возможность расстаться еще с четвертью миллиона рублей.

Через год гамму модификаций расширят. С одного полюса добавят доступные машины с механической коробкой, с другого – версии с мощными «шестерками». Заинтересовавшимся советую поспешить с покупкой: в свете введения утилизационного сбора пересмотр ценников не за горами. ЗР

На правах рекламы

HEYNER®
Germany
Инновация
******
HYBRID
превосходство двух технологий
Аэродизайн
Идеальный контакт
Суперрезультат
HEYNER
Germany
*****
HYBRID
Graphit
Wischerblatt
500mm-20"
HEYNER© Гибридная технология объединяет аэродинамический дизайн бескаркасных щёток и идеальный контакт с лобовым стеклом классической каркасной щетки стеклоочистителя.
От 350мм до 700мм.
Подходит практически для всех автомобилей.
Полный ассортимент в интернете по адресу:
www.heynermobil.de

ПО ПРОСЬБАМ ТРУДЯЩИХСЯ

У «Соляриса» доработали подвеску – **Максим Гомянин** отправился оценивать корейский седан. Фото автора и «Хёндай».

Наивно ожидать революционных новшеств в машине, которая продается всего-то пару лет. Внешне «Хёндай-Солярис» 2012 модельного года – всё тот же прочно занявший свое место на российских дорогах седан. Но есть полезные дополнения внутри. Салонный фильтр и датчик температуры стали достоянием всех комплектаций, как и шумоизоляция капота. А в версии «Классик» с июня появилась раздельная спинка заднего дивана, складывающаяся в пропорции 60:40. Раньше такая возможность компактно погрузить вещи в салон была у владельцев машин в более насыщенных комплектациях: «Оптима», «Комфорт» и «Фэмили». Кстати, в последней, а также в «Динамикс» (хэтчбек) теперь есть самозатемняющееся зеркало заднего вида.

К прежней подвеске нашлись претензии, в том числе у испытателей ЗР. Новый вариант мы уже опробовали на редакционной машине, – тем интереснее было проехать на конвейерной, да еще с автоматической коробкой: с ней машина тяжелее.

Представители завода подтвердили: у «Соляриса» изменили жесткость пружин и установили амортизаторы с иными характеристиками. Кстати, при доводке пробовали не один вариант. По ощущениям, ходовая «Соляриса» стала плотнее. Раскачку кузова, которая при высокой скорости так пугала владельцев на волнах российских дорог, не ощутил. Да и на колеях больше не приходится судорожно впиваться в руль. На гребенке машина чуть жестковата, но не ерзает, не виляет задней осью. По-моему, недостаток исправили. В целом автомобиль стал и практичней, и приятней в управлении. ЗР

ЦЕНЫ СЕДАНА HYUNDAI SOLARIS, руб.*

Комплектация	Classic	Optima	Comfort	Family
1,4 л (107 л.с.)	445 000	475 000	523 000	–
1,6 л (123 л.с.)	485 000**	495 000	543 000	624 000

*Цены на момент подготовки материала.
**Доступен только с кондиционером.

Визуально обновленную подвеску отличил по зеленым кружкáм, нанесенным краской на штоки амортизаторов (внизу). На верхнем фото – прежний вариант, с желтой маркировкой. Как видно, конструкция принципиально не изменилась.

SOLARIS 2012 ГОДА СТАЛ НЕМНОГО ПРАКТИЧНЕЙ, И УДОБНЕЙ, И ЗАМЕТНО ПРИЯТНЕЙ НА ХОДУ.

КУБИЧЕСКОЕ УРАВНЕНИЕ

«Грейт Уолл-Ховер М2» поменял формы: новые должны привлечь больше практичных людей, считает **Максим Гомянин**. Фото **Александра Батыру**.

Сначала кубизм в дизайне появился у японцев. Такая форма кузова – залог простора в салоне. По сути, «Ховер М2» – вариация на тему хорошо знакомой модели «Кул Бир» (ЗР, 2010, № 5). А она, в свою очередь, родственница «Тойоты-bB».

Жизненное пространство в «Ховере» огромно. Наверное, даже борец сумо не будет стеснен. Но форма передних сидений могла быть и лучше: посадка получилась грузовой.

В середине передней панели – мультимедийный комплекс. Сенсорный монитор позволяет посмотреть телепередачу, включить магнитолу, навигацию. Есть вход USB и «блютус». Богато! Однако на тестовом автомобиле навигация не работала, – видимо, карты забыли загрузить. А чтобы посмотреть телевизор, нужно долго разбираться в настройках для выбора формата вещания, так что бездействовал и он.

Задний ряд сидений понравился больше. При моем росте 190 см голова не подпирает крышу, а колени не впиваются в спинку переднего кресла. Оглядываюсь назад, оценивая багажник: объем 600 л – неплохо. Если сложить спинку заднего дивана, отсек увеличивается до внушительных 2460 л. Но почему-то над багажником нет полки. Неуютно.

Автомобилю не хватает шумоизоляции. В движении низкочастотный шум не прибавляет комфорта.

Внедорожного арсенала вроде блокировок и понижающей передачи у машины нет, поэтому в «джунгли» лучше не лезть. Свесы отнюдь не внедорожные, бензиновый двигатель в 105 л.с. слабоват на низах, а полный привод подключаемый. О городском

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Great Wall Hover M2

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4011×1744×1720
Колесная база, мм	2499
Колея спереди/сзади, мм	1455/1445
Объем багажника, л	600
Снаряженная/полная масса, кг	1170/1577
Разгон 0–100 км/ч, с	11,2
Максимальная скорость, км/ч	165
Топливо/запас топлива, л	А92/45
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,8/6,9/7,4

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,5 л, 77 кВт/105 л.с. при 6000 об/мин, 138 Н·м при 4200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полный привод; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/полузависимая; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 195/55R16.

предназначении машины недвусмысленно сказали и чисто легковые шины. Так что попытки вскарабкаться на крутой уклон быстро прекратил.

В движении М2 напоминает грузовичок. Подвеске я добавил бы энергоемкости, а рулевому управлению – остроты. Но механическая коробка работает четко, а мотор вполне резво толкает машину по асфальтовой дороге. На грунтовке тяги тоже хватает, к тому же у «Ховера» хороший дорожный просвет. В общем, для поездок на дачу или пикник автомобиль все-таки подходит.

Кому же приглянется новинка из Китая? Скорее всего, заядлым дачникам и молодым семьям. Простор, который подарит «Ховер», каждый будет использовать по своему усмотрению.

Цены на «Ховер М2» начинаются с 519 000 рублей за переднеприводную версию. Полноприводный вариант, в котором я ездил, появится к концу года и обойдется, естественно, дороже. ЗР

ПРОСТОРНЫЙ САЛОН – ГЛАВНОЕ ДОСТОИНСТВО М2. ВСЁ ОСТАЛЬНОЕ ОТХОДИТ НА ВТОРОЙ ПЛАН.

Передняя панель почти такая же, как в «Тойоте-bB». Нужно привыкнуть к приборам, расположенным посередине. Чуть ниже – мультимедиацентр, включающий в себя навигацию и даже телевизор.

Кнопки и дисплей неплохо бы сделать крупнее – место на торпедо есть. Клавиша включения аварийной сигнализации также слишком мала. Ее бы поместить в середину и увеличить.

У «Ховера» хорошее оснащение. В перечне – сдвижной люк в крыше и релинги для закрепления длинномеров.

Когда я открыл капот, его упор остался в руках. Необходимо продумать более надежное крепление детали.

Дисковые тормоза на задней оси, литые диски неплохого дизайна. Внешне богатое оснащение привлечет покупателей.

Сложив спинки сидений, в машину без труда погрузите даже большой холодильник.

На правах рекламы

ПЕРВЫЙ ПОПАВШИЙСЯ ИЛИ ПРОВЕРЕННЫЙ

КАКОЙ АНТИФРИЗ ВЫБЕРЕШЬ ТЫ

СДЕЛАЙ ОСОЗНАННЫЙ ВЫБОР

ПОХОДНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ

Если семья большая и сразу всем приспичило отдохнуть на море, **Игорь Козлов** рекомендует отправиться туда на новой «Зафире С». Фото автора.

Дорогу до мыса Тузла, одного из любимых мест отдыха, знаю наизусть. Тем не менее грех не освежить в памяти карту, воспользовавшись штатным навигатором. По мере приближения к заветной точке прибор стал теряться в пространстве, изображая несусветную чушь. Нехорошо, ведь собранный в России (в Калининграде) автомобиль должен без запинки знать родные тропочки.

В остальном «Зафира» неплохо адаптирована к российским реалиям: усилена подвеска, установлен более емкий аккумулятор и силовая защита картера. Дорожный просвет при этом составляет 165 мм – прекрасно. Но самое главное, что официально предлагают дизельные моторы: DTJ – 2,0 л, 131 л.с. (агрегатируется с M6 или A6); DTH – 2,0 л, 165 л.с. (идет только с A6). Последний тандем был установлен на нашей машине и порадовал низким расходом топлива. В условиях гористой местности и достаточно плотного движения удалось уложиться в 5,4 л/100 км (салон не был забит под завязку). Наверняка этот показатель станет для кого-то решающим аргументом в пользу дизеля.

Однако управление тягой своеобразное: хочешь ускориться, жмешь сильнее на педаль газа, а мотор спит. Потом вдруг проснется да как рванет... Дремлющим детишкам такая реакция точно не понравится. Следовало бы немецким инженерам еще поработать с прошивками блока управления двигателем.

Подвеска с изменяемой жесткостью оставила более приятное впечатление. Плотно сбитая, не раздражает тряской на ухабах и в то же время не вызывает приступов морской болезни на пологих волнах. Из всех режимов («спорт», «стандарт», «комфорт») более понравился средний. Меняется не только жесткость амортизаторов, но и усилие на руле и даже подсветка щитка приборов. Не последнюю роль в обеспечении приятной управляемости играет механизм Уатта на заднем мосту: благодаря его кинематике кузов не гуляет влево-вправо относительно балки даже на серьезных ухабах. Конечно, лишние шарниры потребуют внимания, но, судя по живучести «Инсигнии» (там та же конструкция), нескоро.

Активный круиз-контроль быстро надоел: мало того что «умничает», выдерживая слишком большую дистанцию до впереди идущей машины, так еще и теряется на извилистых дорогах. Узко направленный локатор не видит помех в поворотах, отчего авто продолжает движение на установленной скорости. Порой уж пора тормозить, а машина мчит, норовя упереться в корму впереди идущей. Отключил эту опцию и переплачивать за нее не советую.

Если вам не нужна 7-местная версия, можно заказать 5-местную, существенно тем самым сэкономив. Сам я так и поступил бы. А еще отказался бы от панорамного ветрового стекла – дорогой и, на мой взгляд,

бесполезной детали. Обзор и комфорт увеличивает не настолько, насколько облегчает кошелек в случае замены.

В условиях наших просторов, когда до ближайшего сервиса добраться порой непросто, вызвало умиление удобство замены лампочек. Проще всего дело обстоит с фонарями, но и с фарами легко управитесь.

Предыдущая модель «Зафира В», ставшая лидером продаж среди минивэнов в 2011 году, останется на конвейере: немцы не спешат проститься с курицей, несущей золотые яйца. Правильно делают. Только, как и «Астра», та модель получит довесок «Фэмили» к названию. Ожидается, что новое поколение продолжит успех старого. ЗР

Панорамное ветровое стекло со сдвижной шторкой понравится не каждому. Благо, от этой опции можно отказаться даже в самой дорогой комплектации.

Судя по показаниям навигатора, пора вызывать спасателей: то мы в море оказывались, то в кювете. На самом деле под колесами дорожная твердь.

На циферблате спидометра светится зеленый контур машинки – значит, радар ее, попутную, видит. Но ведь на извилистых дорогах может запросто потерять! Да и работает система только при скорости выше 30 км/ч.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Zafira Tourer						
	A 1.8 XEL	A 1.8 XER	A 1.4 NET	A 1.4 NET	Z 2.0 DTJ	Z 2.0 DTJ	A 2.0 DTH
ОБЩИЕ ДАННЫЕ							
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4658/2099/1685/2760						
Объем багажника: до спинок сидений второго ряда/до спинок передних сидений (VDA), л	710/1860						
Снаряженная масса: 5/7 мест, кг	1496/1523		1538/1565		1626/1653	1658/1685	
Полная масса: 5/7 мест, кг	2150		2285/2310	2315/2340	2390/2415	2435	2425/2445
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,9	11,7	10,8	10,9	10,9	11,5	9,9
Макс. скорость, км/ч	185	195	200	197	195	192	205
Топливо/запас топлива, л	A95/58				DT/58		
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,7/5,8/7,2	9,7/5,8/7,2	8,8/5,5/6,7	9,7/5,8/7,2	7,0/4,5/5,4	8,2/5,0/6,2	8,0/4,9/6,0
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый				дизельный		
Расположение	спереди поперечно						
Конфигурация	P4						
Рабочий объем, $см^3$	1796		1364		1956		
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	85/115 5600	103/140 6300	103/140 4900–6000		96/130 4000	121/165 4000	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	175 3800		200 1850–4900		300 1750–2500	350 1750–2500	
ТРАНСМИССИЯ							
Тип	переднеприводная						
Коробка передач	M5		M6	A6	M6	A6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ							
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая балка с механизмом Уатта						
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые						

На правах рекламы

ПРОВЕРЕННЫЙ АНТИФРИЗ ИМЕЕТ ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДОПУСК

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОПУСКИ И ОДОБРЕНИЯ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ:

CoolStream №1* НА АВТОЗАВОДАХ РОССИИ

*[КулСтрим]

СЕМЬ РАЗ ОТМЕРЬ

Результат долгожданного рестайлинга «семерки» БМВ продемонстрировали в Санкт-Петербурге. Михаил Кулешов оценил флагман с места водителя и с заднего дивана. Фото автора и БМВ.

Никогда раньше не ездил на скоростных поездах, потому ожидал от поездки на «Сапсане» каких-то особенных, острых ощущений. Напрасно! Мне досталось кресло рядом с электронным табло, показывающим температуру воздуха за бортом, время и скорость, которая, по заверению машиниста, должна достигать 250 км/ч. Захотелось убедиться. А поскольку табло располагалось за спиной, приходилось оборачиваться всякий раз, когда казалось, что деревья в окне замелькали быстрее. Но всякий раз скорость была примерно 200 км/ч. Лишь когда я оставил затею, а поезд вроде бы покатился в дежурном режиме, взгляд выхватил на экране обещанные 250. Обманчивые и очень интересные ощущения: высокая скорость в сочетании с абсолютной тишиной, поразительная плавность и чувство полного отстранения от действительности – в хорошем смысле! Похожие чувства испытываешь в обновленной «семерке» БМВ, ради встречи с которой я и сворачивал шею на протяжении четырех часов пути в Северную столицу.

ВСТРЕЧАЮТ ПО ОДЕЖКЕ

«Мы выбрали Санкт-Петербург для международной презентации седьмой серии, поскольку этот город – воплощение современной роскоши, как и наш новый автомобиль», – говорит директор по корпоративным коммуникациям Алексей Кожухов. Несмотря на то что крупнейшие рынки сбыта «семерки» – США и Китай, Россия в последние годы опережает их по росту продаж, а ставка на наш рынок увеличивается с каждым годом. Как тут не вспомнить предыдущую «семерку», презентация которой состоялась на Красной площади ровно четыре года назад?

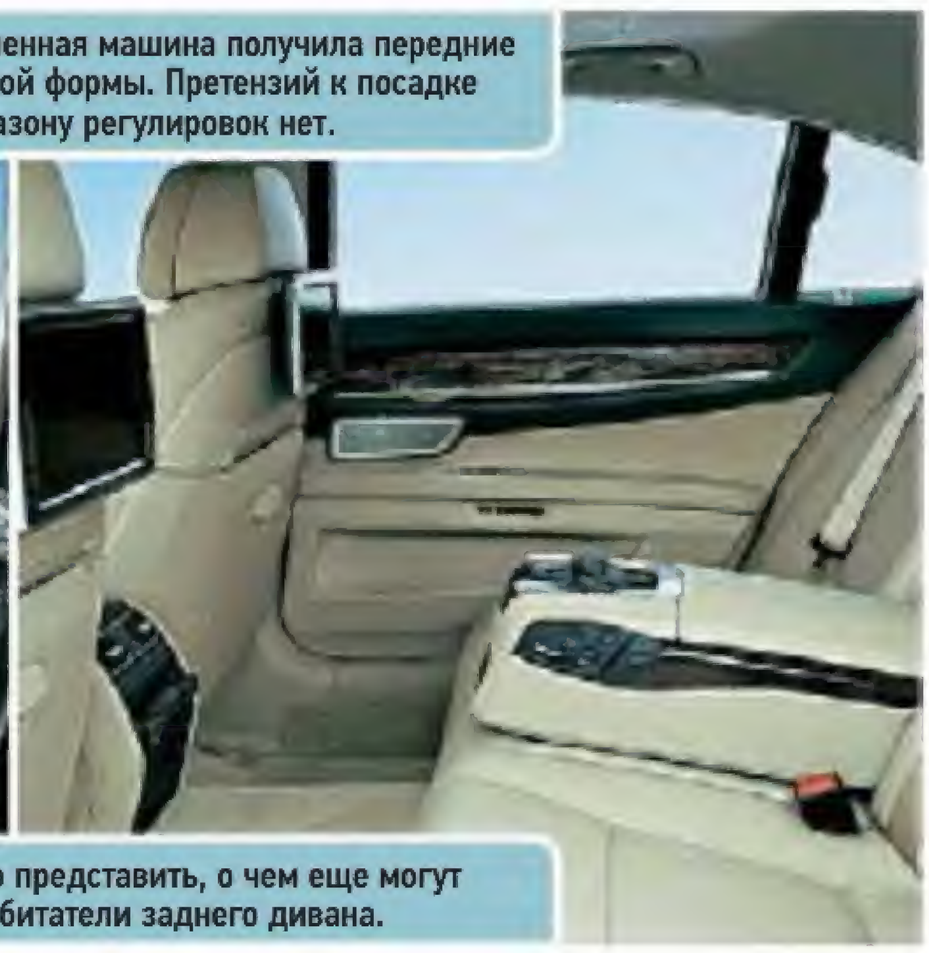
Цифровая панель приборов предполагает три варианта графики – для режимов *Eco*, *Comfort* и *Sport*.

Качество материалов безупречно. Водитель и передний пассажир не обделены массажем (функция кресла), к их услугам система BMW ConnectedDrive.

Вспомнить пришлось и когда под звон бокалов сдернули покрывало с новой машины. Собравшиеся в Меншиковском манеже журналисты увидели... лишь чуть обновленный внешне автомобиль, получивший иные бамперы, радиаторную решетку и светодиодную головную оптику. В боковых зеркалах замигали повторители поворотников. И это достаточный повод для мировой презентации? «Nein! – заверили немцы. – Основные изменения коснулись технической составляющей. Обратите внимание на иные настройки подвесок и улучшенную шумоизоляцию!» Так в моем распоряжении оказался БМВ-750Li.

КАТАТЬСЯ

«Воплощение современной роскоши» – это не только удивительной красоты архитектура Растрелли, Трезини и Штакеншнайдера, но и неважного качества дороги с частыми ремонтными работами (тестовый маршрут начался с пробки). Пока коллега осваивался за рулем, я вживался в роль важной персоны на заднем диване. На спинках передних кресел – 9,2-дюймовые мониторы BMW ConnectedDrive, способные автономно работать с Интернетом, навигацией и мультимедийными файлами. Под рукой – управление многочисленными



Обновленная машина получила передние кресла иной формы. Претензий к посадке или диапазону регулировок нет.

Трудно представить, о чем еще могут мечтать обитатели заднего дивана.

На правах рекламы

ПРОВЕРЕННЫЙ АНТИФРИЗ ЗАПРАВЛЯЕТСЯ НА КОНВЕЙЕРЕ

Антифризы CoolStream* ЗАПРАВЛЯЮТСЯ НА АВТОЗАВОДАХ РОССИИ:

Системы менеджмента компании ТЕХНОФОРМ сертифицированы по международным стандартам ISO/TS 16949, ISO 9001:2008, ISO 14001:2004 и OHSAS 18001:2007

CoolStream®

№1** НА АВТОЗАВОДАХ РОССИИ

*[КулСтрим]

**по количеству автомобилей с предприятий России, использующих антифризы CoolStream для первичной заправки

BMW 750Li СПОСОБЕН ДАРИТЬ РАДОСТЬ ПО ОБЕ СТОРОНЫ СРЕДНЕЙ СТОЙКИ. ОН НЕ ПРОВОЦИРУЕТ НА АГРЕССИВНОСТЬ, НО ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ МОЖЕТ БЫТЬ БЫСТРЫМ. ОЧЕНЬ!

электроприводами массажных кресел с подогревом и вентиляцией. В спинке дивана – доступ в холодильник.

Помнится, еще пару лет назад говорил себе, что никогда в жизни не стану ездить с водителем! И вот – в удлиненной версии баварского флагмана получаю огромное удовольствие именно от езды сзади. Запас пространства для ног таков, что даже очень крупный человек высокого роста сидит, закинув ногу на ногу. Здесь оглушительно тихо! А еще этот автомобиль умеет вселять уверенность и одновременно убаюкивать подчеркнутым спокойствием – при взгляде на мир с заднего сиденья не хочется никуда спешить. Что еще нужно пассажиру лимузина!

...И САНОЧКИ ВОЗИТЬ

Не знаю, часто ли владельцы машин седьмой серии будут ездить за рулем, но удовольствие от пребывания в переднем левом кресле не меньше, чем от поездки сзади. Оно просто другое. Усевшись за руль, сразу понимаю, отчего на заднем диване было так тихо. Восьмиступенчатый автомат позволяет 4,4-литровому V8 работать в диапазоне малых оборотов, и, если разгоняться плавно, графическая стрелка тахометра не поднимется выше 2500 об/мин. Причем плавно – не значит медленно. Мощности двигателя с запасом хватает для динамичных ускорений в треть педали – при скромном расходе в 12 л. Ездить же «в пол» на этой машине несолидно, хотя 450-сильный силовой агрегат (прежде – 407 л.с.) способен разогнать двухтонный седан до сотни за 4,6 с! При этом есть выбор: слушать

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	BMW 750Li xDrive	BMW 750Ld xDrive
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	5219/1902/1481/3210	
колея спереди/сзади	1611/1650	
Объем багажника (VDA), л	500	
Радиус поворота, м	6,5	
Снаряженная/полная масса, кг	2035/2695	2020/2670
Время разгона 0–100 км/ч, с	4,6	4,9
Макс. скорость, км/ч	250	
Топливо/запас топлива, л	А92/80	ДТ/80
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	9,4	6,4
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/ число клапанов	V8/32	P6/24
Рабочий объем, $см^3$	4395	2993
Степень сжатия	10,0	16,5
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	330/450 5500	280/381 4400
Крутящий момент, Н·м при об/мин	650 2000–4500	740 2000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	А8	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	независимая, двухрычажная/ независимая, пневматическая	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	245/50R18	

БМВ ЛЮБИТ ТРОИЦУ

Впервые в истории компании БМВ на флагманском седане – дизельный двигатель с тройным наддувом. Трехлитровый силовой агрегат, оснащенный системой непосредственного впрыска, первоначально устанавливали на модели X5 M50d и X6 M50d линейки M Performance. Благодаря трем компрессорам, включающимся в работу последовательно, инженерам удалось добиться максимальной отдачи двигателя в широком диапазоне оборотов. Мощность агрегата составляет 381 л.с., а крутящий момент достигает 740 Н·м! Это позволяет наиболее мощной дизельной «семерке» с заводским индексом 750d разгоняться до сотни за 4,9 с при среднем расходе топлива, как утверждает фирма, всего 6,4 л на сотню.

пение V-образной «восьмерки» или наслаждаться звучанием 16 динамиков Bang & Olufsen.

Проходить повороты с азартом можно даже на длиннобазной машине. Благодаря отточенным, цельным реакциям на руле и педалях совершенно забываешь, что управляешь огромным, более чем пятиметровым седаном. Плавность хода прекрасна, хотя низкопрофильные шины, натянутые на 18-дюймовые диски, не всегда способны сгладить недостатки российских дорог. Иногда, не успев отвернуть от ямы, всерьез опасался повредить колесо.

ЦЫПЛЯТ ПО ОСЕНИ СЧИТАЮТ

Появление машины в салонах дилеров намечено на эту осень. Представители компании обещают удержать цены примерно на прежнем уровне – от трех с небольшим миллионов рублей за начальную версию 730i с 258-сильным мотором до более чем шести за топовую 544-сильную 760Li. Среди дизельных версий начальной остается 730d (теперь ее мощность выросла с 245 до 258 л.с.), а венчает линейку новая 750d с тройным наддувом.

Словом, обновленная «семерка» хороша. Каждая ее деталь выверена до мелочей, отмерена по семь раз и отрезана идеально ровно. В этой ситуации для БМВ главное – успеть. Успеть отрезать от рыночного пирога максимально большой кусок – в то время, пока «Мерседес-Бенц» отмеряет свой новый S-класс, а «Ауди» только раздумывает над рестайлингом сравнительно новой модели A8.

НА КОСТЫЛЕ

На докатке обычно нанесены яркие контрастные полосы – знак опасности. В чем она заключается, узнал Сергей Мишин.

Разумеется, узенький «полуфабрикат» небольшого диаметра не заменит полноценной покрышки. Однако в пути всякое случается. Как поведет себя хромоногая машина в экстремальной ситуации?

За точку отсчета приняли автомобиль «на своих двоих». Давление в штатных шинах сверили с рекомендациями производителя, скоростной режим теста ограничили 80 км/ч – в соответствии с возможностями докатки. Оценив тормозной путь и скорость переставки «нормальной» машины, приступили к упражнениям на запаске, отведя ей место справа по ходу.

Установка на переднюю ось сразу сказалась на поведении авто, и не лучшим образом. При активном разгоне его интенсивно тянуло в сторону более широкого колеса (в нашем случае – на встречку). Прекратилось это безобразие лишь после набора скорости. То же самое произошло при интенсивном торможении. Мало того, тормозной путь увеличился почти на 3 метра! С докаткой на задней оси изменения оказались не столь экстремальными, подмену выдавали разве что усилившиеся шумы и толчки. Даже тормозные качества практически не пострадали: проигрыш штатному варианту – каких-то полметра.

Катать переставку на таком огрызке, честно говоря, было страшновато. Впрочем, с передком все прошло без эксцессов: изменения свелись к ухудшению реакции машины (при этом влево руль поворачивался легче, чем вправо) да снижению информативности на руле. Немалая потеря скорости при маневре объясняется сильным сносом – неприятным, но вполне ожидаемым. Задняя ось оказалась не столь покладистой. Уже при первом рывке руля возник глубокий занос, справиться с которым не смогла даже неотключаемая система динамической стабилизации! Во втором коридоре машину развернуло почти на 90 градусов и буквально вытолкнуло на встречную полосу! И это на чистом сухом асфальте. О том, что могло произойти в дождь, даже думать не хочется...

Вывод ясен: докатка полностью соответствует названию. С ее помощью можно лишь докатиться до ближайшей мастерской – не спеша, избегая резких маневров. И яркий цвет придумали не только для владельца авто, но и для остальных водителей: будьте внимательны! ЗР

Редакция благодарит компанию «Континенталь» за помощь в подготовке материала.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Показатель	Штатное состояние	Докатка справа спереди	Докатка справа сзади
Тормозной путь 80–0 км/ч, м	23,5	26,3	24
Ухудшение, %	–	12	2
Скорость на переставке, км/ч	72	67	65
Ухудшение, %	–	7	10
Оценка поведения автомобиля при переставке	норма	снос передней оси	сильный занос

KYB

*Our Precision, Your Advantage**

Есть много причин доверять **KYB**.
Главная - Ваша **безопасность**!

Внимание!

Изношенные пружины сокращают
срок службы амортизаторов более чем в 2,5 раза!

Подробнее на сайте **www.kyb.ru**

*Наша точность. Ваше преимущество

ОПТОМ ДЕШЕВЛЕ

Хотите получить много автомобиля за сравнительно скромную сумму? **Михаил Кулешов** и **Георгий Садков** (фото) присмотрелись к семиместному вэну «Шевроле-Орландо».

Условие задачи: большая семья – мать, отец, двое детей. Собака – опционально. Найти: один автомобиль – такой, чтобы на все случаи жизни. Универсальный, сравнительно недорогой, в меру комфортный и очень вместительный.

Под это описание как нельзя лучше подходит «Шевроле-Орландо». На нем не грех приехать на деловую встречу и удобно отправиться в отпуск большой семьей. В него можно загрузить практически любой спортинвентарь, а можно патиссоны и тещу. Я, как мог, представил такую картину – поскольку детей у меня пока нет. Да и собаки тоже.

РЕБЕНОК НАПРОКАТ

Первым на помощь пришел фотограф: его пятилетняя дочь сыграла роль независимого эксперта. Захотели с велосипедами на природу? Легко! Складываем заднее сиденье в пропорции 40:60, ребенка в детском кресле размещаем на меньшей части дивана, в багажник складируем два велосипеда в сборе – детский и взрослый.

Затруднений при погрузке и размещении – минимум. Единственный вопрос: как не испачкать колесами светлую обивку салона? Зато благодаря пластиковой накладке на заднем бампере можно не опасаться за лакокрасочное покрытие. Не будь ее, ободрать бампер велосипедными педалями проще простого. Без каких-либо проблем устанавливается и детское кресло. Едем?

На хорошем покрытии плавность хода «Орландо» впечатляет. Более чем полуторатонный автомобиль с поклажей буквально убаюкивает. Если бы не шум двигателя (голос у него, кстати, заунывный), я, видит бог, заснул бы. Но стоит попасть на неровный участок, от бесценного спокойствия не останется и следа – дорожные стыки и небольшие ямки охотно оповестят о своем существовании всех сидящих в салоне, а из багажника клацаньем металла о металл отзовутся велосипеды.

Не стоит, однако, забывать, что плавность неотделима от другого качества – управляемости. И с ней тут все в порядке. Для своих размеров и массы «Орландо» управляется достойно: надежно следует за информативным рулем, повороты проходит практически без кренов и радует предсказуемым поведением. Да, в предельных режимах проявляется склонность к недостаточной поворачиваемости, но этих режимов лучше избегать вообще. Особенно если с вами любимая семья. Привыкания может потребовать педаль тормоза с большим свободным ходом, но в целом к тормозам, как и к управляемости, серьезных претензий нет.

Приехав на место и поменяв круглый руль на прямые, делимся с ребенком впечатлениями. Обоим поездка понравилась – с неспешной перевозкой людей и их багажа «Шевроле-Орландо» справляется на отлично.

СЕМЕРЫХ ОДНИМ ОБГОНОМ

То, что тяжелый 141-сильный вэн не блещет разгонной динамикой, было понятно сразу. Но если в городских пробках нехватка мощности ощущалась не слишком остро, то на трассе заявила о себе в полный голос – каждый обгон плетущейся фуры превращался в опасное приключение! При столь скромной динамике особенно досадно наблюдать на экране борткомпьютера цифры расхода – 8,5 л, а в городе 12 л с лишним!

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Chevrolet Orlando 1.8 MT

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4652×1836×1633
Колесная база, мм	2760
Колея спереди/сзади, мм	1584/1588
Объем багажника, л	89–1487
Снаряженная/полная масса, кг	1528/2160
Максимальная скорость, км/ч	185
Разгон 0–100 км/ч, с	11,6
Топливо/запас топлива, л	А95/64
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	9,7/5,9/7,3

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,8 л, 104 кВт/141 л.с. при 6200 об/мин, 176 Н·м при 3800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/упругая балка, рулевое управление – реечное, с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины – 255/50/R17.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: LS, опции.

ЦЕНА: 830 000 руб.

Полноценный семиместный салон, неплохие плавность хода и шумоизоляция, привлекательная цена.

Острая нехватка мощности 1,8-литрового бензинового мотора, отсутствие альтернативы при выборе двигателя.

Скажете, быстрая езда не главный приоритет целевой аудитории «Орландо»? Соглашусь. Но здесь речь об очевидном риске, поскольку на скоростях свыше 100 км/ч ускорения даются машине с огромным трудом. И это с механической коробкой передач, двумя седоками и минимумом багажа. А если усадить в машину нашу гипотетическую семью и закинуть в багажник несколько тяжелых сумок? Рискну предположить, что в этом случае разгон до сотни займет около 20 секунд, а про обгоны придется забыть.

Жаль, ведь салон достаточно просторен, чтобы с комфортом – без всяких скидок – разместить семерых взрослых. Вернувшись в редакцию, я призвал на помощь коллег, попросив самых рослых отрегулировать под себя сиденья первого и второго рядов, а самим разместиться на третьем. Невероятно, но коллеги ростом под 190 см не испытали дискомфорта! Не доставил трудностей и процесс посадки – сиденья второго ряда складываются одним движением, освобождая беспрепятственный проход назад. Даже огромный «Тахо» не может предоставить седокам подобный простор! И пусть вас не волнует, что от багажника в такой конфигурации останется лишь 89 л, – могу заверить, с точки зрения реализации внутреннего пространства трудно найти столь же удачно спроектированный автомобиль, как «Орландо».

Под откидной крышкой магнитолы спрятаны разъемы USB и AUX. Вместительный бокс способен приютить, например, плеер или портмоне.

Эргономика требует привыкания, но нареканий не вызывает.

На правах рекламы

DENSO

Пора переходить на DENSO.

Совершенные показатели и оригинальное качество щеток стеклоочистителя.

Почему щетки DENSO?

- Превосходное качество
- Безукоризненная очистка без разводов и подтеков
- Износо- и коррозионностойкие
- Бесшумная работа и полный срок службы
- Плотное прилегание к стеклу
- Широкий ассортимент: стандартные, гибридные и бескаркасные модели
- Гибридные щетки – уникальная разработка и стильный дизайн

DENSO – первый бренд, который выбирают ведущие производители автомобилей. Наши инновационные технологии, системы и компоненты вы можете найти в 9 из 10 автомобилей на дорогах; они тестируются ежедневно миллионами водителей во всем мире.

Присоединяйтесь к нам сегодня, чтобы получить все преимущества продукции оригинального качества. **Начни сотрудничество – зайди на сайт www.denso.ru**

www.denso.ru

Driven by Quality

Среди вариантов использования багажного отсека и возможностей трансформации: ребенок во втором ряду и два собранных велосипеда в багажнике...

...или двое рослых мужчин в третьем ряду.

Даже после многочасовых поездок моя спина не жаловалась на это кресло. А вот за чистотой обивки нужно тщательно следить.

ЦЕНА НА БИЛЕТ

Задумывались ли вы когда-нибудь, сколько стоит одно посадочное место в вашем автомобиле? Привожу нехитрый расчет: поделим стоимость тестового «Шевроле-Орландо» на количество мест – цена каждого составит 118,5 тысячи рублей. Одно место построенного на той же платформе седана «Шевроле-Круз» в аналогичной комплектации LS и с тем же 1,8-литровым мотором обойдется ровно в 142 тысячи. Притом ощущение «качества жизни» в этих автомобилях совершенно одинаковое: в обоих приборная панель отделана абсолютно жестким, но добротным пластиком, они очень близки по акустическому комфорту да и едут в принципе

одинаково. За тем лишь исключением, что «Крузу» вполне хватает 141-сильной рядной «четверки».

Выходит, оптом дешевле! И если вы знаете, зачем вам семиместный автомобиль, покупка «Орландо» выглядит более чем оправданной. А по цене седана или хэтчбека гольф-класса – и подавно. Что до меня, то я предпочту подождать следующего года, когда в Россию придут машины с 2-литровым 163-сильным дизелем. Этот силовой агрегат не заслужит упрека в нехватке мощности, к тому же он значительно экономичнее бензинового. Такой «Орландо» наверняка привлечет немало новых покупателей. Тех, кто только планирует пополнение в семье или покупку собаки. ЗР

На «Шевроле-Орландо» можно с одинаковым успехом поехать на природу с семьей, в магазин за покупками или на деловую встречу.

Бордюров, вкопанных по ГОСТу, «Орландо» не боится, несмотря на относительно низкую «юбку» переднего бампера.

СТАТЬЯ РАСХОДОВ

Задавшись целью вычислить реальный расход топлива, намотал на «Орландо» около 400 км в различных условиях. Около 200 км пришлось на перемещения от дома до редакции и обратно в самые пиковые и затычные часы. Расход А95 в таких режимах колебался от 11,7 до 13 л, а в среднем составил 12,8 л/100 км. Для 1,8-литрового атмосферника показатель вовсе не скромный.

На 100 км по относительно свободному шоссе (при скоростях 90–110 км/ч, на пятой передаче) «Шевроле» потребовал 8,2 л.

За смешанный цикл решил принять езду по вечерней Москве, в которой уже практически нет пробок, но никуда не деться от регулярных остановок на светофорах. Получил вполне приемлемые 9,4 л. Если же посчитать по-другому, взяв среднее арифметическое городского и загородного режимов, результат на литр больше – 10,5 л/100 км.

Проедет там, где другие скользят

НОВИНКА Goodyear UltraGrip Ice Arctic: тормозной путь на льду на 7% короче*

Превосходное торможение, сцепление и управляемость на льду и снегу благодаря новой революционной технологии направленного шипа MultiControl Ice

www.goodyear.ru

- Улучшенные тяговые и тормозные свойства на снегу благодаря новому протектору

- Укороченный тормозной путь
- Улучшенное сцепление на льду благодаря инновационному направленному шипу

- Улучшенная управляемость в глубоком снегу благодаря дизайну плечевой зоны

ПРОТЕСТИРОВАНО TEST WORLD

GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD**

MultiControl Ice

*По сравнению со средними показателями 3 основных конкурентов на льду. По результатам теста Test World Ltd в январе 2012 года: размер шин - 205/55R16 94T; автомобиль - Audi A3; место проведения - Ивало (Финляндия); номер отчета: TW-TT11-MT224

**Движение в удовольствие

РОБОТЫ ОТСТУПАЮТ

Компания «Ауди» была в числе пионеров применения роботизированной коробки передач с двумя сцеплениями. Однако, судя по изменениям при модернизации кроссовера Q5, намечается постепенный отказ от этой трансмиссии. В суть дела вникал Юрий Тимкин.

Обновленный кроссовер изменился не сильно, но, благодаря радиаторной решетке со скошенными углами и лентам светодиодов в фарах, перепутать с прежним его невозможно. В салоне изменений еще меньше: иной руль, дополнительные комбинации вариантов отделки. Но главное – появилась возможность выхода в Интернет. Современному автомобилю без этого никуда.

Мы уже привыкли, что каждое обновление автомобилей сопровождается бравурными заявлениями по поводу возросшей экономичности. Не обошла стороной эта тенденция и Q5, который в сравнении с прежней версией потребляет на 15% меньше топлива (в том числе благодаря вошедшему в базовую комплектацию устройству «старт-стоп»), при том что все моторы стали мощнее и тяговитее. Так, отдача дизелей возросла на 3–7 л.с., а крутящий момент стал выше в среднем на 50 Н·м. Флагманский 3,2-литровый бензиновый мотор V6 отправлен в отставку. Его место заняла 3-литровая 272-сильная «шестерка» с турбонаддувом. Но топ-версия меня интересовала мало. Куда любопытнее познакомиться с бензиновой «четверкой»: такие Q5 на нашем рынке продаются бойчее всего.

Рабочий объем – те же 2 л, однако мощность увеличилась с 211 до 225 «лошадей». Двигатель работает заметно мягче – в салоне его почти не слышно. На пик крутящего момента выходит уже при 1500 об/мин. Причем максимальная тяга сохраняется вплоть до 4500 об/мин – внушительный диапазон! Не меньше порадовало и то, как двигатель ладит с 8-ступенчатым автоматом производства ZF («Ауди» именует его «Типтроником»), сменившим на бензиновых версиях тот самый робот с двумя сцеплениями. У нынешней пары идеальное взаимопонимание, они подходят друг другу, как мясо и красное вино. Плавные, но всегда своевременные переключения, отменная работа в спортивном режиме – автомат способен «упасть» с восьмой ступени на третью! Но почему эта коробка не полагается дизелям (с ними остался робот)? Представители фирмы, похоже, не знали, как отвечать. Одни уверяли, что обе трансмиссии замечательные и не стоит заострять внимание на той или иной конструкции (больной вопрос надежности робота даже не обсуждался). Другие намекали, что в ZF сделали настолько совершенную коробку, что вскоре большинство моделей будут снабжать ею.

Мне же показалась наиболее близкой к реальности мысль, высказанная немного ранее. Дескать, все знают, что коробка с двумя сцеплениями более резкая, нежели традиционные гидромеханические автоматы. Европейцев с их стилем вождения такая особенность

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Audi Q5

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4629×1898×1627
Колесная база, мм	2812
Объем багажника, л	540/1560
Снаряженная масса, кг	1830
Разгон 0–100 км/ч, с	7,1
Максимальная скорость, км/ч	222
Топливо/запас топлива, л	A95/75
Средний расход топлива, л/100 км	7,9

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 165 кВт/225 л.с. при 4500–6250 об/мин, 350 Н·м при 1500–4500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А8.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/независимая многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 235/60R18.

ЦЕНА: 1 940 000 руб.

Экономичные двигатели, высокое качество отделки.

Рулевое управление хотелось бы поинформативнее.

CHEVROLET

CHEVROLET NIVA

ИСТО4Х4НИК БЕЗГРАНИЧНЫХ ЭМОЦИЙ

Тому, кто рожден для бездорожья, рано или поздно может наскучить городская жизнь.
И когда необходимо ощутить свое истинное предназначение, почувствовать настоящую свободу,
наступает время побега. Побега из города...

NIVA

www.gm-avtovaz.ru | горячая линия: 8 800 200 00 76

Комплектация представленного автомобиля может отличаться
от фактической. Реклама. Товар сертифицирован.
http://vk.com/chevrolet.niva
http://www.facebook.com/chevrolet.niva

дорожный просвет 200 мм

постоянный полный привод

угол съезда 35°

угол въезда 37°

Теперь в навигаторе можно выбрать не только традиционную графику, но и реальную карту местности. Жаль, она слегка подтормаживает.

Выбирай не хочу: для Q5 предлагают 35 (!) вариантов отделки интерьера.

Автоматическая 8-ступенчатая коробка – прерогатива бензиновых модификаций.

НЕ ПРО НАС

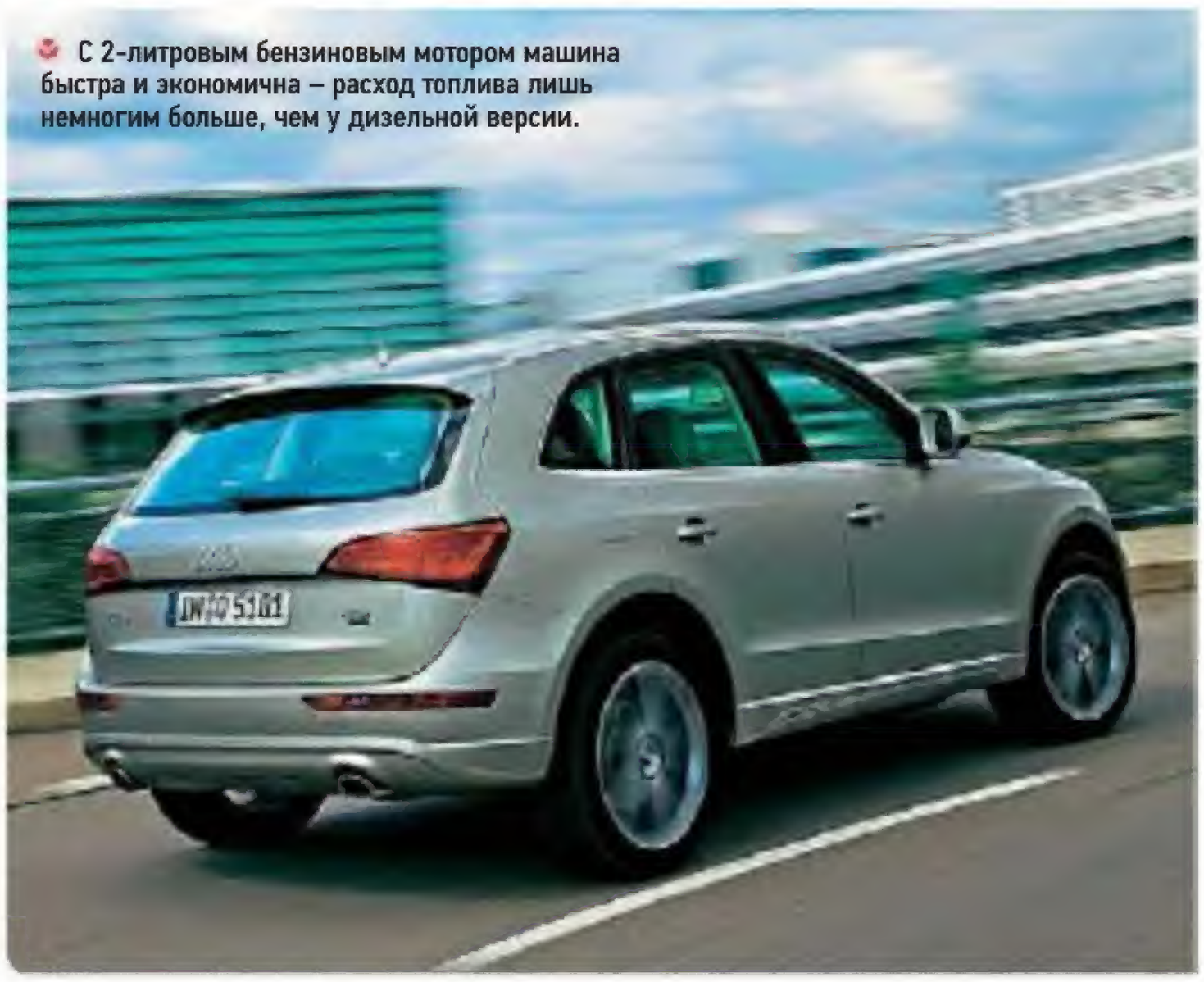
Заряженная модификация SQ5 стоит особняком. Во-первых, это первый в истории фирмы S-кроссовер (прежде предлагали только седаны, универсалы, купе и кабриолеты). Во-вторых, впервые «эска» снабжена не бензиновым, а дизельным двигателем. Причем 3-литровую битурбо-«шестерку» на другие кроссоверы не устанавливают. Мощности в 313 сил хватает, чтобы ускориться с места до сотни за 5,1 с. Это быстро, однако набор скорости не сопровождается впрыском адреналина: дизель более инертный, нежели бензиновый мотор, и не столь резко откликается на акселератор, как хотелось бы. Да и звуковое сопровождение не греет душу. Словом, по ощущениям – просто мощная машина, а не спорткар. Хотя подвеска SQ5 занижена на 30 мм и к тому же более жесткая. Очень жесткая! Даже в стандартном режиме ощутима тряска, а в спортивном машина становится совсем немилосердной – в Германии, с ее отменными дорогами! Не потому ли в нашу страну эту версию поставлять не планируют?

не особенно напрягает, а вот в Китае и Америке (крупнейшие рынки сбыта для «Ауди») водителям по душе плавная работа трансмиссии. Там львиная доля продаж приходится на бензиновые модификации, потому-то для них и подготовили мягче работающие автоматы. В Европе же большинство Q5 продают с дизелями, поэтому для них оставили прежний тип трансмиссии. Логично.

Что еще? Шасси в целом осталось прежним, однако характеристики пружин и амортизаторов тоже изменили в угоду большему комфорту. Еще одно новшество – электроусилитель руля, помогающий экономить примерно 0,2 л/100 км. Но по сравнению с прежними машинами, снабженными электрогидравликой, обратная связь стала хуже. Не иначе в угоду американцам?

После рестайлинга Q5, как водится, подорожал, но несущественно. Зато в стандартное оснащение всех версий, кроме той, что с базовым дизелем, вошла кожаная отделка салона. А вот это понравится не только американцам. В России кожу тоже уважают... ЗР

С 2-литровым бензиновым мотором машина быстра и экономична – расход топлива лишь немногим больше, чем у дизельной версии.



СЫГРАЙ СВОЮ МЕЛОДИЮ

Обновленный «СЕАТ-Ибица» побудил нас собрать в тесте эдакое романское трио. Вместе со страстной испанской мелодией зазвучала романтичная французская песня «Ситроена-С3» и итальянская ария «Фиата-Пунто». Ансамбль вдохновил Сергей Канунников. Концерт запечатлел Александр Батыру.

Хорошим музыкантом становится лишь тот, кто сливается с инструментом, чувствует его, как часть себя. Не правда ли, с автомобилями почти так же? В одном тебе неуютно, и даже спустя какое-то время привыкаешь к нему с трудом, иной же становится своим почти сразу.

Есть и еще одна аналогия. Те, кто когда-то осваивал кривоватую гитару за 15 рублей, со временем постарались приобрести инструмент совершенней. А ведь оба называются гитарами. Вот и автомобили этого класса давно перестали быть этакими тележками для непритязательных покупателей. Они обзавелись мощными моторами и продвинутыми трансмиссиями, модными опциями.

ОТ СЕРЕНАДЫ ДО ТЯЖЕЛОГО РОКА

Эти автомобили даже внешне различаются почти как наши струнные инструменты. Дизайнеры старательно добивались своеобразия своих творений, – им это, в общем, удалось. «Ситроен» кажется мягким, чуть плюшевым и даже игривым. Эти же мотивы продолжаются в салоне, он самый яркий и нарядный. «СЕАТ-Ибица» – мускулистый и поджарый. Интерьер по-немецки строг: нечего размениваться на украшательства, концентрируйтесь на движении. «Фиат» же нечто среднее. Как итальянская эстрада – вроде попса, но профессиональная, а временами звучит как настоящая музыка.

СЕАТ наверняка проектировали с оглядкой на молодежь. Ярко-красное свечение приборов сочетается с нетривиальными решениями компьютерного века. Как быстро включить нужную радиостанцию – нажать одну клавишу? Вовсе нет, следует кнопкой слева выбрать меню *memory*, крутилкой найти в мелковатом списке алого цвета нужный пункт – и теперь нажать торец ручки. Процесс столь же интересен, сколь нерационален. Примерно так же можно поработать с калькулятором, чтобы выяснить, сколько будет шестью семь.

Но руль с регулировкой в двух плоскостях, понятный немецкий переключатель наружного освещения слева на панели, педали, удобный рычаг управления автоматической коробкой передач, слава богу, на месте и замечаний к ним нет. Хорошо, что в современном автомобилестроении все же остаются некие вечные ценности.

В «Фиате» управление вспомогательными системами бесхитростное, традиционное, а потому приятное. Главная претензия – приборы невыразительные, их риски и стрелки периодически теряешь, особенно в солнечный день.

Вроде диапазон регулировок не мал и руль так же, как в «Ибице», регулируется в двух плоскостях, а усесться смог не сразу. Сиденье, выглядящее спортивным, на деле жесткое, узенькое, с очень короткой подушкой и неважным поясничным

Fiat Punto

Нынешнее поколение модели, имя которой известно с 1993 года, появилось в 2005-м. В 2012-м хэтчбек обновили. Предлагают с 3- и 5-дверным кузовами.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4 л (77–135 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, роботизированная (с мотором 77 л.с.).

КОМПЛЕКТАЦИИ: Easy, Lounge.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 20 000 км или 12 месяцев, 84 дилерских центра.

ЦЕНА: 555 000–650 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,4 л, 105 л.с., 5-ступенчатая механика, Lounge, 650 000 руб.

SEAT Ibiza

Модель существует с 1984 года, нынешнее поколение выпускают с 2010-го. Кузова – 5-дверный хэтчбек, 3-дверный хэтчбек (SC), универсал (ST).

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,2–1,6 л (85–150 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, автоматическая 7-ступенчатая DSG.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Reference, Style, FR.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 49 дилерских центров.

ЦЕНА: 549 900–899 900 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,2 л, 104 л.с., 7-ступенчатая DSG, Style, 745 000 руб.

Citroen C3

Модель дебютировала летом 2001-го, второе поколение – в 2009 году. Выпускают с 5-дверным кузовом.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4 и 1,6 л (75–120 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, роботизированная (с мотором 95 л.с.), автоматическая 4-ступенчатая (с мотором 120 л.с.).

КОМПЛЕКТАЦИИ: Dynamique, Tendance, Exclusive.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 49 дилерских центров.

ЦЕНА: 489 000–668 500 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,4 л, 95 л.с., 5-ступенчатый робот, Exclusive, опции, 681 000 руб.

подпором. Казалось, устроился – но теперь, сидя довольно высоко, неудобно выжимать сцепление до пола. А именно этого требует система «старт-стоп», коварно заглушая мотор на светофорах. Придется ее отключить или вновь подкорректировать посадку.

На этом фоне в СЕАТе с первой секунды чувствуешь себя так, словно кресло да и весь салон кроили по твоим меркам. Вот он, «секрет простых мелодий»: вроде бы у всех машин кресла современные, а как разнятся, если сравнить напрямую.

В «Ситроен» зашли с тыла – с задних мест. За водителем ростом около 175 см такой же пассажир сможет устроиться, пусть с невеликим комфортом. В «Фиат» пассажир залез с трудом. Ехать согласился, но только недолго. В СЕАТ, не потревожив водителя, все тому же пассажиру забраться просто не удалось. Плата за спортивную осанку автомобиля.

Похвалив «Ситроен», пересаживаюсь в его переднее кресло. Мягко, не слишком плотно, но для размеренной езды в целом удобно. Особых претензий к эргономике тоже нет. Вот только рычаг роботизированной коробки двигается слишком легко, как-то безвольно. Кроме того, поскольку положения «паркинг» у него нет, нужно часто пользоваться ручником, а для этого лучше поднять подлокотник – расположены

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	FIAT PUNTO	CITROEN C3	SEAT IBIZA
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4065/1685/1490/2510	3941/1730/1524/2466	4061/1693/1445/2469
колея спереди/сзади	1473/1466	1465/1467	1465/1457
Объем багажника, л	270/1030	300/1000 (VDA)	292
Радиус поворота, м	5,4	5,1	5,2
Снаряженная/полная масса, кг	1075/1545	1079/1581	1115/1566
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,8	13,2	9,7
Максимальная скорость, км/ч	185	184	190
Топливо/запас топлива, л	А95/45	А95/50	А95/45
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	7,5/4,7/5,7	7,4/4,4/5,5	7,0/4,4/5,3
Выбросы CO_2, г/км	133	127	124
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	1368	1397	1197
Степень сжатия	10,8	11,0	10,0
Мощность, кВт/л.с.	77/105 при 6500 об/мин	70/95 при 6000 об/мин	77/105 при 5000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	130 при 4000 об/мин	136 при 4000 об/мин	175 при 1550–4100 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М6	А5	А7 (DSG)
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	3,91/2,16/1,48/0,97/0,83/0,77/–/3,82	3,42/1,81/1,28/0,97/0,77/–/–/3,58	3,76/2,37/1,58/1,11/1,14/0,94/0,78/4,28
Главная передача	4,07	4,54	4,11/3,12/3,90
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление		реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	195/55R16	195/55R16	215/45R16

Льюис Хэмилтон использует Mobil 1.

Льюис Хэмилтон, пилот команды Vodafone McLaren Mercedes Formula 1, использует технологические преимущества Mobil 1 — мирового лидера среди синтетических моторных масел*. Ваш автомобиль также может воспользоваться преимуществами технологии Mobil 1, протестированной и разработанной с учетом интенсивных нагрузок, испытываемых двигателями. Узнайте больше на www.mobil1.ru.

ВОДИТЕЛЕЙ МНОГО. МАСЛО ОДНО.

© 2012 ExxonMobil Corporation. Все используемые здесь товарные знаки являются товарными знаками или зарегистрированными товарными знаками ExxonMobil Corporation или одной из ее дочерних компаний, если не указано иное. Все другие используемые здесь товарные знаки являются собственностью их соответствующих владельцев.
* Утверждения сделаны, основываясь на оценке общемирового спроса и предложения на синтетические смазочные материалы по результатам исследования Kline & Company, Inc. 2010. Реклама

FIAT PUNTO

- Дизайнерскими находками салон «Фиата» не блещет, но и отторжения не вызывает.
- Приборы в солнечную погоду тускловаты. Показания ловишь не сразу.
- Выглядит несколько мрачно, но в целом все удобно.

CITROEN C3

- У «Ситроена» самый нарядный салон. К счастью, не в ущерб удобству.
- К французским приборам претензий нет: яркие, заметные, понятные.
- Климатик «Ситроена» работает четко. Магнитола тоже нареканий не вызвала.

SEAT IBIZA

- Салон СЕАТа выполнен в фирменном строгом стиле.
- Циферблаты внятные. А вот столбик уровня топлива в солнечную погоду читается не очень хорошо.
- С управлением магнитолой «Ибицы» явно перемудрили. Кроме того, пару раз она самостоятельно перепрыгивала на иную волну.

У «Фиата» в дорогой комплектации кнопки на руле.

Переключения шести-ступенчатой механической коробки могли быть и почетче. А работать рычагом приходится часто.

Заднее сиденье «Фиата» можно вытерпеть, только если ехать очень нужно и притом недалеко.

Подрулевые лепестки «Ситроена» с роботом не пижонство, а насущная необходимость для энергичной езды.

К рычагу роботизированной коробки можно привыкнуть. Но неуверенность при переходе в «нейтраль» остается.

В «Ситроене» наиболее удобное заднее сиденье. Не лимузин, конечно, но на фоне конкурентов – отлично!

Система стабилизации CEATa, как и в «Фиате», отключается, но не полностью.

Подрулевой блок управления магнитолой «Ибицы» (на «Ситроене» аналогичный справа) удобен не менее, чем кнопки на руле.

Заднее сиденье CEATa очень тесное. Похоже, «Ибица» создана по формуле 2 + 2.

они относительно друг друга бестолково. Что касается рычага коробки... Если бы только неудобство управления!

ОТТЕНКИ БЫСТРОГО

Музыканты знают: к термину *allegro* композиторы добавляют с десяток слов, объясняющих исполнителю, как именно «быстро». У всех автомобилей хорошие современные, мощные моторы, но везут они по-разному.

По-моему, на корме нынешних машин с роботизированными коробками впору ставить специальные таблички, успокаивающие тех, кто сзади: дескать, он не «чайник» и не неумеха, у него просто коробка такая.

Чтобы не откатываться на уклоне, трогаясь со светофора,

на «Ситроене-С3» лучше использовать ручник или держать левую ногу на педали тормоза (тоже своего рода искусство!). В рваном городском ритме задержка при переключениях не менее противна и даже опасна, чем при обгонах за городом. Приходится, поигрывая педалью, не давать машине лишний раз переключаться, используя тяговые возможности мотора. Он-то как раз неплох! Ему бы нормальную коробку передач – и 95-сильный «Ситроен» практически на равных соперничал бы с «испанцем» и «итальянцем», у которых на 10 сил больше. А так... Чтобы ехать энергично, не мешая потоку, лучше дергать подрулевыми лепестками, слушая надрывную песню возмущенного двигателя (на разгоне от 0 до 100 км/ч «француз» выдал аж 80,2 децибела против 78,8 у «Фиата» и 78 у СЕАТа), которому не позволяют опустить обороты ниже 3500–4000. Мы снизили оценку за динамику всего лишь на балл, поскольку у машин разные коробки передач. Надо бы больше, но справедливости ради отмечу: ситроеновский робот хоть и не виртуоз трансмиссионного искусства, но работает не хуже аналогов.

Механическая коробка передач «Фиату» вполне подходит. Однако хотелось бы более четких переключений. Поначалу возникает ощущение: на паспортные 105 сил автомобиль не едет. Но стоит набрать 4000 об/мин, от «Пунто» словно отцепляют прицеп: машина обретает легкость и даже задор. Здорово, но для города не очень удобно. К тормозам тоже нужно приноровиться: педаль чересчур чувствительна, машина норовит клюнуть носом. Зато при торможении со 100 км/ч «Пунто»

OUTVENTURE
вес 340 г
УЛЬТРА
ЛЕГКАЯ
МЯГКАЯ
ТЕПЛАЯ
ПУХ 90%
УЛЬТРАЛЕГКИЙ ПУХОВЫЙ НАПОЛНИТЕЛЬ ЗАЩИЩАЕТ ОТ ХОЛОДА
СВЕРХТОНКИЙ НЕЙЛОН С ВОДОСТОЙКОЙ ПРОПИТКОЙ ОТТАЛКИВАЕТ ВЛАГУ
ЛЕГКО УПАКОВЫВАЕТСЯ В ПРИЛАГАЮЩИЙСЯ МЕШОК
БЫСТРО ВОССТАНАВЛИВАЕТ ФОРМУ ПОСЛЕ СЖАТИЯ
ИСПОЛЬЗУЕТСЯ ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЙ ПУХ БЕЛОЙ УТКИ МУЛАРД
спортмастер
рекомендует
26×13 см

ТЕСТ
FIAT PUNTO, CITROEN C3, SEAT IBIZA

В «Фиате» самый маленький багажник: намерили 244 л полезного объема.

Багажник «Ибицы» – 264 л, всего на 4 л меньше ситроеновского.

У С3 самый большой и самый правильный по форме багажник – вмещает 268 л.

и С3 с барабанными тормозами сзади показали очень хорошие результаты, лишь немногим хуже, чем у лидера – СЕАТа с дисками по кругу.

«Ибица» с семиступенчатой коробкой DSG ожидаемо самая быстрая. Поставив рычаг коробки в положение *S*, начинаешь подозревать, что под капотом вовсе не 1,2-литровый 104-сильный мотор, а нечто более солидное.

Перед тем как заняться управляемостью, мы отдали должное климатикам «Ситроена» и СЕАТа. Тест пришелся на самые жаркие дни, и устройства работали очень эффективно. Если раньше на машинах такого класса для достижения комфортной температуры в салоне часто приходилось выставлять максимально низкую, то эти климатики сделаны даже с запасом. У «Фиата» обычный кондиционер, но и он работает на совесть.

В МИНОРЕ И В МАЖОРЕ

Общая тенденция нашего времени – подвески компактных автомобилей становятся все жестче. Логика в этом есть: моторы-то мощные, а машины, соответственно, быстрые. Хорошо это или плохо – вопрос спорный, во многом связанный с условиями эксплуатации. Нужны вам от небольшого городского автомобиля спортивные способности? К слову, псевдоспортивный дизайн порой побеждает здравый смысл. Про тесные (мягко говоря) задние места «Ибицы» уже говорено. Добавим маленькие, в стиле зализанного купе, зеркала. В повседневной жизни куда логичнее честные «лопухи» «Ситроена».

Ну а насколько СЕАТ спортивен? На нем по-настоящему приятно писать быстрые повороты. Автомобиль цепко держится за асфальт, а система стабилизации срабатывает настолько поздно и мягко, что о ней порой вовсе забываешь. Но плата за это – очень жесткая подвеска: потряхивает даже на самых мелких неровностях. На волнах же повадки подпрыгивающего теннисного мячика просто раздражают.

Неожиданно проявил себя «Фиат», чья управляемость оказалась близка к испанской. Сюда бы сиденья потолковее – закладывать быстрые виражи стало бы еще интересней. Даже если, превышая разумную скорость, провоцируешь машину смещаться наружу поворота, она делает это плавно и понятно. А еще в «Пунто» есть кнопка, переводящая руль в городской (облегченный) режим. На узких парковках – возможность не вредная.

А вот по комфорту на наших дорогах «Фиат» не превзошел испанского конкурента – тоже прыгает. Вдобавок шумит при этом побольше.

Сергей Канунников:

«Подбор автомобиля отчасти сродни выбору музыкального инструмента. Удастся все сделать правильно – доставите радость себе и не будете раздражать окружающих».

Александр Крапивин:

«На дачу ни на одной из машин я бы не поехал. Но для города одному-вдвоем – самое оно».

Сергей Клочков:

«При замерах приятно удивили тормоза. Даже с барабанами сзади машины останавливаются не хуже иных старших моделей».

СРЕДНИЙ УРОВЕНЬ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость (передача)			Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80 (D)	100 (D)	120 (D)	
FIAT PUNTO	67,5 (IV)/ 64,3 (V)	68,1 (V)/ 67,7 (VI)	70,7 (VI)	78,8
CITROEN C3	66,4	68,1	71,3	80,2
SEAT IBIZA	66,8	67,7	70,5	78,0

Самый комфортный – «Ситроен»: на ровном шоссе отлично держит дорогу, не очень раскачивается на пологих волнах. Однако терпеть не может более глубоких ямок с острыми краями. Задняя подвеска временами просто отказывается работать, оповещая об этом стуком, а машина пытается даже переставить задние колеса.

В общем-то, это не опасно, но неприятно. И управляется С3 неплохо, лишь крены великоваты. Но над задней подвеской не мешало бы поработать именно для наших дорог.

НА РАЗНЫХ СТРУНАХ

У этих машин, как и у инструментов, есть, конечно, нечто общее. И все же различий не меньше.

Мелодия «Ситроена» звучит мягко, в умеренном темпе. Иногда, правда, совсем подтормаживает, словно заигранный виниловый диск. И все же С3 неплохой, довольно комфортный малосемейный экипаж для повседневных городских нужд.

«Фиат-Пунто» – немного эклектичное сочетание хорошей управляемости с тесноватым салоном, не очень большим багажником и своеобразным силовым агрегатом, заточенным под темпераментных, не экономящих на переключениях водителях. Ну чем не упомянутая уже итальянская эстрада!

СЕАТ: тем, кто готов заплатить за небольшой автомобиль немаленькие деньги, «Ибица» охотно споет нечто энергичное и зажигательное – порадует динамикой и отменными тормозами, хорошей управляемостью.

Можно до хрипоты спорить, какие качества важнее. Но лучше сравнить и выбрать инструмент по своим талантам и потребностям. Надеюсь, мы смогли вам хоть немного помочь. ЗР

СИЛА ПРИТЯЖЕНИЯ

Дорожный просвет – для нашей страны далеко не последний параметр. Мы измерили его, как обычно, в стандартном положении кузова – при снаряженной массе, а также при нагрузке: четверо взрослых и 50 кг в багажнике. Выяснили: все автомобили к такому грузу приспособлены условно. Но особенно хотим обратить внимание на переднюю часть груженых CEATa и «Ситроена», чей просвет уменьшился до 85 (!) мм.

ЗАМЕРЫ ЗР

Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{6ar.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг
FIAT PUNTO	955–1160	580–830	1200	1005	960	1365	1280	610/1440	980	560	675	244	728 (61)	468 (39)	1196
CITROEN C3	990–1170	545–780	1190	990	925	1355	1305	615/1325	1020	575	730	268	710 (61)	449 (39)	1159
SEAT IBIZA	970–1175	555–805	1190	1020	930	1340	1295	700/1450	980	580	790	264	734 (63)	434 (37)	1168

Модель	FIAT PUNTO		CITROEN C3		SEAT IBIZA	
Дорожный просвет, мм	Без нагрузки	Полная нагрузка	Без нагрузки	Полная нагрузка	Без нагрузки	Полная нагрузка
a	110	85	130	105	110	85
b	165	125	160	115	160	115
c	190	135	160	110	195	135

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
FIAT PUNTO	7	8	8	8	7	8	8	7	9	8	7	8	7	7	8	7,7
	+ Продуманная эргономика. Хорошая управляемость.								– Тесно на заднем сиденье, малы дорожный просвет и багажник, жестковата подвеска.							
CITROEN C3	7	7	9	8	8	8	7	8	8	8	8	8	8	8	7	7,8
	+ С минимальной нагрузкой дорожный просвет приличный; большой багажник, комфорт на ровных дорогах.								– Изматывающая коробка передач, нет полноразмерного запасного колеса.							
SEAT IBIZA	8	7	8	8	7	8	9	9	9	9	7	8	7	7	8	7,9
	+ Отличные разгонная и тормозная динамика, управляемость; удобное водительское сиденье.								– Очень жесткая подвеска, мал дорожный просвет, заднее сиденье тесное.							

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

На правах рекламы

АВТОРЕАЛ
Абсолютная власть над скоростью!

Оригинальные запчасти от поставщика на конвейер АВТОВАЗ

- Производятся из термически обработанной стали марки АЦ40Г/М, которая применяется на конвейере АВТОВАЗ
- Термообработка путём закалки и отпуска заготовки до твёрдости 300 НВ
- 100% контроль соответствия геометрических размеров и параметров

ПО "АвтоРеал" - производство элементов тормозной системы и трансмиссии для легковых автомобилей ВАЗ, ГАЗ, DAEWOO, CHEVROLET

Изготовление на автоматических линиях Doosan

www.avto-real.ru

Челяб. обл., г. Миасс, а/я 6,
тел./факс: (3513) 241-796, 241-911
e-mail: info@avto-real.ru

ОДОБРЕНИЯ
ПРИ ВЫБОРЕ МОТОРНОГО МАСЛА

Рекомендации автопроизводителей по выбору моторного масла — рекламный миф или подтвержденная реальность?

Для любого современного двигателя на рынке моторных масел потребителю представлен широкий выбор. И порой совсем непросто выбрать наиболее качественный и приемлемый по цене продукт. Однако у каждого автомобильного производителя есть ряд брендов моторных масел, которые прошли сложную процедуру одобрения и являются допущенными к применению.

ЧТО ОЗНАЧАЕТ «ОДОБРЕНИЕ», И КАКИМ ОБРАЗОМ ЕГО ПОЛУЧАЮТ ПРОИЗВОДИТЕЛИ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ?

Получение одобрения — длительная и дорогостоящая процедура, связанная с испытаниями масла. Автопроизводитель испытывает масло на своих двигателях в различных условиях и циклах эксплуатации в течение нескольких месяцев. Проводится сравнительный анализ множества характеристик. И итоговое одобрение получают только те масла, которые соответствуют требованиям автопроизводителя.

Поэтому при выборе моторного масла значительное внимание должно отводиться именно полученному от автопроизводителя одобрения. Их наличие свидетельствует о том, что продукт успешно прошел соответствующие испытания на автомобилях данной марки и полностью отвечает всем эксплуатационным требованиям автопроизводителя.

Важно понимать, что с течением времени двигатели модифицируются, и критерии выбора оптимальных эксплуатационных материалов меняются. Глобальная модернизация не обошла стороной и автомобилестроение. Основными тенденциями по праву считают энергосбережение, удлиненные интервалы замены моторного масла и совместимость смазочных материалов с системами контроля токсичности отработавших газов. Так, компания Mercedes-Benz ранее использовала в своих двигателях OM606 моторные масла, отвечающие допуску MB229.5. После оборудования этого двигателя сажевым фильтром требования к моторному маслу изменились. В настоящий момент они должны соответствовать требованиям MB229.51.

Не только двигатели, но и все узлы и агрегаты претерпевают сегодня очень динамичные конструкционные изменения. Автомобиль является сложной технической системой, где работа каждой детали влияет на общую производительность. В том числе и свойства используемого моторного масла определяют эффективность отдельных агрегатов, а значит и конечный уровень эксплуатации.

КАК ПРОЧИТАТЬ СЛОЖНУЮ МАРКИРОВКУ И НА ЧТО ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ ПРИ ВЫБОРЕ?

Перед выбором следует внимательно изучить имеющуюся на упаковке информацию о масле. Скажем, если автомобиль оснащен сажевым фильтром DPF или трехходовым каталитическим нейтрализатором TWC, то моторное масло необходимо использовать только соответствующее: низкозольное Mid/Low SAPS (масла с пониженным содержанием сульфатной золы, фосфора и серы) и т. п. А вот сертификация по API или ACEA подтверждает уровень качества согласно требованиям Американского Института Нефти и Европейской Ассоциации Автопроизводителей соответственно.

В то же время масла с одинаковыми показателями вязкости и уровня качества по API или ACEA могут по-разному вести себя в различных двигателях и эксплуатационных ситуациях. На практике необходимые свойства и качества масла определяются количеством и свойствами многофункциональных присадок, вводимых в базовое масло. Именно эти компоненты влияют на оптимизацию масла в сторону увеличения интервала между заменами и повышения мощности двигателя.

МАСЛО G-ENERGY ОДОБРЕНО ВЕДУЩИМИ ЕВРОПЕЙСКИМИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ

Моторные масла G-Energy тщательно разрабатывались с учетом последних требований автомобильных производителей. Одним из бестселлеров этой линейки является моторное масло G-Energy F Synth 5W-30, получившее одобрения ведущих европейских OEM.

G-Energy F Synth 5W-30 — полностью синтетическое (Fully Synthetic) моторное масло последнего поколения с высокими эксплуатационными характеристиками. Масло обеспечивает надежную работу и защиту двигателя при различных условиях работы, включая городской цикл («Стоп–Старт»). Работает в экстремальных условиях эксплуатации, как при низких, так и при высоких температурах. Предназначено для современных двигателей, где необходимо применение высокоэффективного смазочного материала. G-Energy F Synth 5W-30 разработано для бензиновых и дизельных двигателей (в том числе с турбонаддувом) легковых автомобилей, микроавтобусов и легких грузовиков последнего поколения.

ПРЕИМУЩЕСТВА

- Улучшенные низкотемпературные характеристики обеспечивают холодный запуск двигателя, создавая надежную смазку пар трения.
- Превосходные моющие и противоизносные свойства увеличивают ресурс работы двигателя.
- Высокая термическая стабильность обеспечивает продление интервалов замены масла и надежную работу двигателя при напряженном режиме эксплуатации.
- Низкий расход масла на угар за счет специально подобранных базовых компонентов.
- Способствует долгосрочной и эффективной работе катализатора.

ПРИМЕНЕНИЕ

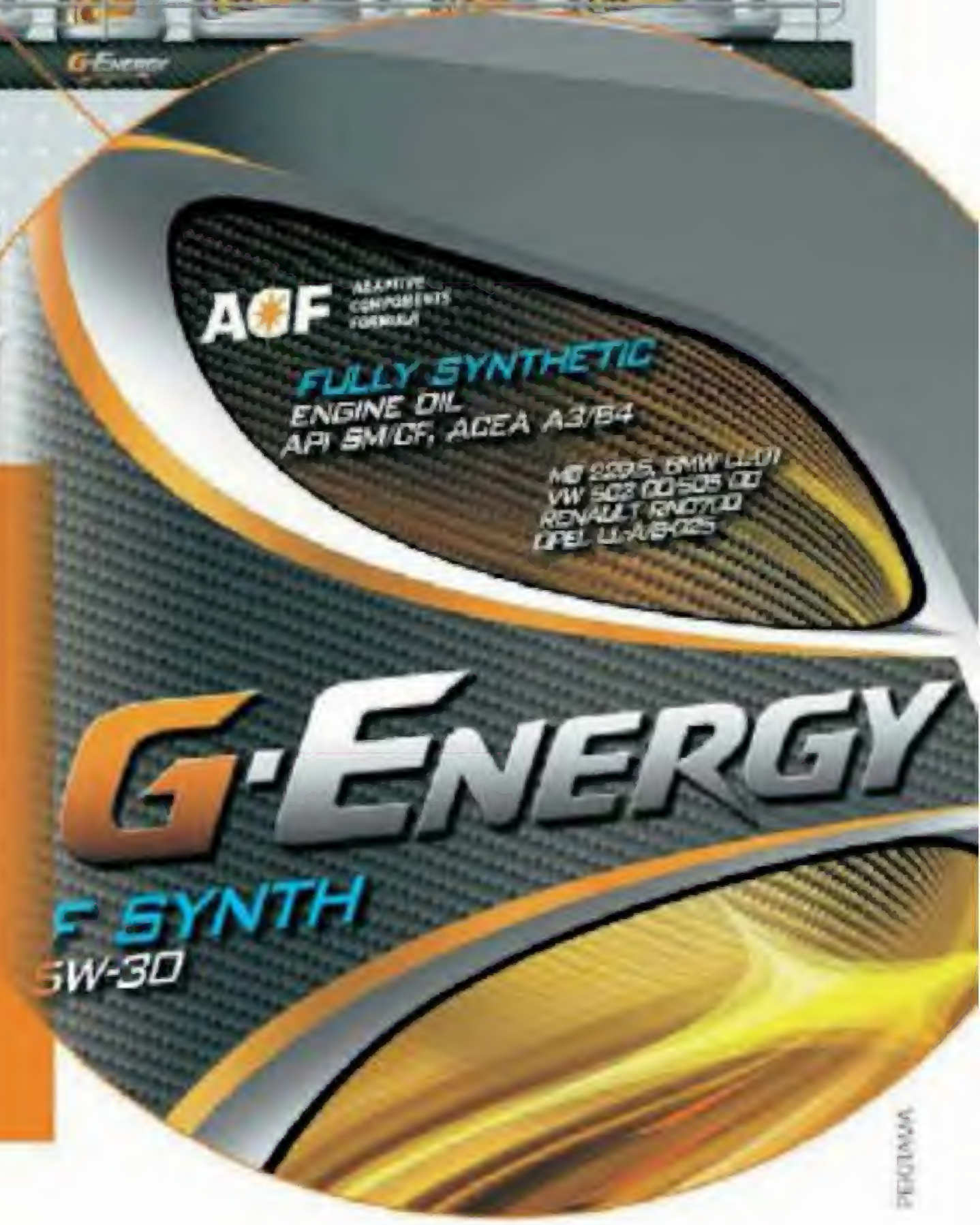
Официально одобрено Mercedes-Benz, Volkswagen, BMW, Renault и Opel для применения в автомобилях, оборудованных двигателями этих производителей.

G-ENERGY

MOTOPHOE MACAO

СПЕЦИФИКАЦИИ / ОДОБРЕНИЯ

- **API SM/CF** — уровень качества в соответствии с требованиями Американского Института Нефти;
- **ACEA A3/B4** — уровень качества в соответствии с требованиями Европейской Ассоциации Автопроизводителей;
- **MB 229.5** — одобрение от компании Mercedes-Benz;
- **BMW LL-01** — одобрение от компании BMW;
- **VW 502 00/505 00** — одобрение от компании Volkswagen;
- **Renault RN0700** — соответствие требованиям Renault;
- **Opel LL-A/B-025** — соответствие требованиям компании Opel.



УЧАСТНИКИ НАШЕГО ФОРУМА, НЕ СТЕСНЯЯСЬ В ВЫРАЖЕНИЯХ, ОБСУЖДАЮТ СТАТЬИ ЖУРНАЛА, ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ И ПРОСТО АВТОМОБИЛЬНУЮ ЖИЗНЬ. САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ И ОСТРОЕ – НА НАШИХ СТРАНИЦАХ.

Ноль промилле

АВТОР МАКС ЮРЧА,
ИЮЛ 29 2012 16:36

В глубоких познаниях физиологии человека Дмитрия Медведева не заподозришь, так что упорство, с которым он, будучи президентом, обнулял норму концентрации алкоголя в крови водителей, наверняка подогрели консультанты. А что думают об этом наши читатели?

Страница 1 2 3

Сообщений по теме XX

Alexss72 ГОРОД: ВОЛОГДА, МАШИНА: HYUNDAI SOLARIS

ДОБАВЛЕНО: ИЮЛ 29 2012 16:47

Предлагаю запросить в МВД другую статистику: какова средняя степень опьянения водителей, совершивших ДТП со смертельным исходом и причинением вреда здоровью? Думаю, там будет не 0,3 и даже не 1,0. А я пока жду лишения прав за 0,076 промилле – виноват мой хронический гастрит и обострение язвы. Спасибо руководству за заботу о моем здоровье: теперь чаще буду ходить пешком.

kalane ГОРОД: МУРМАНСК, МАШИНА: ЕСТЬ

ДОБАВЛЕНО: ИЮЛ 29 2012 17:23

Экс-президент должен иметь имя Mister Ban. Упал Ту-134 – запретить (забанить) полеты авиалайнеров данной марки. Упал Ан-40 – забанить полеты Ан-40. «В аварии виновен пьяный водитель? Запретить автомобили!» – «Да вы что, мистер президент?! Завтра же Кремль сожгут». – «Да, чё-то я погорячился. Ладно, пусть будет ноль промилле... Хе-хе-хе...»

joeblack ГОРОД: МОСКВА, МАШИНА: MONDEO 2.0D + АКП

ДОБАВЛЕНО: ИЮЛ 29 2012 18:16

Лично меня поймали. Что-то там показало – 0,12 или 0,16, не помню уж, – и прикопались дяденьки намертво. Я же не лунатик, говорю им, и не шизофреник, накануне точно не употреблял и утром за завтраком крепче кофе ничего не отведал. Помню отчетливо, провалами памяти не страдаю. А они: нет, дескать, прибор – устройство точное, врать не может. На месте за 50 000 рэ отпустим (потом даже до 20 000 скинули), а если до наркодиспансера доехать, тогда от 100 000 и до бесконечности. Тут, как в сказке, «Селика» едет – будто от фашистских истребителей уворачивается. Бросились служители порядка ее догонять, а мне палочкой помахали: мол, езжай, алкаш! Так и поехал я «в пьяном угаре». Работу работать да налоги на благо государево платить. Ибо тяжело им с нами, неразумными. Не знают, чего бы еще придумать, чтобы жизнь наша сказкой стала.

URAL ГОРОД: ЕКАТЕРИНБУРГ, МАШИНА: «СИТРОЕН»

ДОБАВЛЕНО: Июл 29 2012 21:03

Вопрос не в том, чтобы употреблять за рулем помаленьку, а в том, что во всех технических устройствах и биологических исследованиях на опьянение всегда есть погрешность. А значит, есть категория людей, не употребляющая, но «попавшая». Если хоть одного трезвого человека по закону лишили прав, стало быть, закон этот неправильный. А вот для реально пьяных наказание должно быть очень суровым (в США даже тюрьма). И главное – закон один для всех.

vovovanych ГОРОД: РОССИЯ, МАШИНА: «АУДИ»

ДОБАВЛЕНО: ИЮЛ 29 2012 21:43

Аспект 1: законодательно должна быть утверждена норма. Отсутствие нормы – лишний повод для коррупции. Пусть небольшая, пусть даже не 0,3, а 0,15. Это не выступления фигуристов, где члены жюри решают, хорошо или плохо.

Аспект 2: «...исследования убедительно доказали, что даже малейшие дозы алкоголя замедляет реакцию человека». Прием многих медицинских препаратов замедляет реакцию человека. Усталость – замедляет реакцию человека. Давайте вечером всех лишать прав – они едут с работы уставшие, реакция замедлена. А у кого-то от природы замедленная реакция. Почему это никого не интересует при приеме экзамена и выдаче водительского удостоверения?

Я против пьяных за рулем. И наказание за управление в нетрезвом виде должно быть суровым, и для всех. Но не надо смешивать вместе тех, кто выпил вчера вечером 100 граммов на ужин и сегодня утром поехал на работу, и тех, кто вышел из кабака после литра водки и поехал дальше отдыхать.

serg-55 ГОРОД: ЖЕЛЕЗНОВОДСК, МАШИНА: «ШЕВРОЛЕ»

ДОБАВЛЕНО: ИЮЛ 29 2012 22:37

Погрешности нет только у эталонных часов, потому что их все время проверяют и все время подводят. У всех остальных есть природная погрешность: у алкотестера, у человеческого организма и т. д. Обратите внимание, во всех технических характеристиках приборов пишут: +/- N%. Пример – лампа накаливания: 220–240 В. Или г-н Медведев на работу приходит ровно в 8 ч. 00000 мин.? И не надо сваливать в кучу пьяных со всеми остальными. Нужно вводить допустимую дозу, и точка, чтобы полицаям не было повода вымогать деньги.

ABOLTUSS ГОРОД: РЯЗАНЬ КОСОПУЗАЯ, МАШИНА: FORD F2

ДОБАВЛЕНО: ИЮЛ 30 2012 08:13

Если опять введут норму, допустим 0,3 промилле, то из каждого динамика опять начнется: «Вам можно тяпнуть бутылку пива или стакан вина, а еще 50 граммов водки». И люди будут свято верить, что можно. А про то, что эта норма лишь убирает погрешности приборов и учитывает особенности организма, все будут молчать в тряпочку.

vlad1m1rne ГОРОД: НА ВОЛГЕ, МАШИНА: ВЕДРО

ДОБАВЛЕНО: ИЮЛ 30 2012 11:17

Абсолютный ноль бывает только в математике, уважаемые бюрократы! Мое мнение: нужно сделать несколько ступеней для наказания за употребление алкоголя за рулем.

Грубо говоря, если чуть выпил (0,3–0,8‰) – штраф. Если же в этом случае и виновник мелкого ДТП – лишение прав на пару месяцев. Если в крови 0,8–3,0‰ – лишение прав на полгода. И опять: если в этом случае виновник ДТП – более жесткое наказание.

Ну и наконец, если человек за рулем реально пьян – лишение прав пожизненно. Я считаю, это справедливо.

Marina ГОРОД: ПЕТРОЗАВОДСК, МАШИНА: NISSAN PRIMERA

ДОБАВЛЕНО: ИЮЛ 30 2012 13:24

Чем больше читаю и думаю над этим вопросом, тем больше расстраиваюсь! Сесть пьяным за руль – это уже преступление! Это даже не обсуждается. Каков бы ни был в итоге закон, важно, КАК он выполняется. В первую очередь надзорными органами! Почему закон не для всех? Почему сотрудник ГИБДД может отпустить пьяного знакомого, а тот становится участником ДТП? Кто-нибудь за это отвечает? Почему те, кто рулит страной, ТАК ее ненавидят? И вообще, что за манера: только успели принять закон, уже думаем об изменениях! А включить мозг на стадии разработки – не судьба?

Fedor Denisovich ГОРОД: N-СК, МАШИНА: CHEVROLET CAPTIVA C140, LT+, AT6

ДОБАВЛЕНО: 1ИЮЛ 30 2012 18:03

Сейчас я уехал со своего места парковки, а там остался братик младший, который уже 1,5 года без прав просидел за мелкое ДТП по НЕБОЛЬШОЙ синьке.

И теперь он с трепетом ждет, чтобы вернули 0,3. Мол, чего такого-то – нажрался, поспал часиков пять, и за руль. А то, что с бодуна, руки трясутся и реакция соответствующая, – это пофиг. У нас же все любители «пивка для рывка» – водилы сверхклассные. Когда пишут – лекарства, кефир, не поверю, что таких случаев больше 5 штук на всю страну. А вот когда с запашком попадается и начинает про кефир петь, хотя ему без пива не катается, – таких случаев вполне много. Разрешат немного алкоголя в крови – это карт-бланш запойным алкашам на выезд.

Есть и альтернативный вариант: делайте даже 0,5 промилле, но если по твоей вине ДТП при этом произошло – прав лишать пожизненно.

Фото•КОНКУРС

САМОЕ НЕОБЫЧНОЕ. ЖДЕМ ВАШИ ФОТОЗАРИСОВКИ НА ТЕМУ: «САМОЕ НЕОБЫЧНОЕ!». САМЫЕ ВЕСЕЛЫЕ ГАИШНИКИ, САМЫЕ ОТВРАТИТЕЛЬНЫЕ ДОРОГИ, САМЫЕ ЗАБАВНЫЕ ДОРОЖНЫЕ ЭПИЗОДЫ – В ОБЩЕМ, ВСЕ САМОЕ-САМОЕ! ЛУЧШИЕ СНИМКИ ПОЯВЯТСЯ В ЖУРНАЛЕ.

ЗАПЩАСТЬЕ

Я не смог пройти мимо «ЗапЩастья».

ИВАН СТОВПЕЦ, БРЯНСКАЯ ОБЛ., КРАСНАЯ ГОРА

ТОЙОТОКА

Такая «Тойота» проживает в Миассе.

АЛЕКСАНДР, ЧЕЛЯБИНСК

УВЕРНУЛИСЬ ОТ УТИЛИЗАЦИИ

«Шиномишлен» находится в городе Миасс Челябинской области.

А. ПЕРЕКОПСКИЙ, ЧЕЛЯБИНСК

В ДОСТУПНОЙ ФОРМЕ

Интересный знак!

ЕВГЕНИЙ БЫСТРЫХ, МОЖГА, УДМУРТСКАЯ РЕСПУБЛИКА

ЗАПАСЛИВЫЙ

Когда к дорогам нет доверия...

ВЯЧЕСЛАВ ХОРЕВ, МОСКВА

P.S. *Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте:* ***kolodochkin@zr.ru***

Работу октябрьского почтамта курировал **Михаил КОЛОДОЧКИН**

На правах рекламы

УШЛИ ЗА «БАЗОЙ» – 2

В мае журналисты «За рулем» сбились с ног в поисках бюджетных автомобилей в базовых комплектациях (ЗР, 2012, № 5). Все попытки остались тщетными: найти такие машины практически невозможно. Анна Клепач узнала мнения читателей и экспертов об этой проблеме.

Как ни парадоксально, первым производителем, который обратил внимание на завышение цен и навязывание никому не нужных опций, стал АВТОВАЗ. В Тольятти уже устали выслушивать жалобы потребителей. На заводе признали, что некоторые слишком рьяные дилеры «навешивают» на «Гранту» в среднем 30 000–50 000 рублей. Учитывая, что только за первые пять месяцев этого года было продано 36 534 «гранты», покупатели уже переплатили полмиллиарда рублей! Неплохо подзаработали вазовские автоцентры.

Но, надеемся, радоваться им осталось недолго: руководство завода пообещало наказать провинившихся. Обидно – недополученную прибыль могли бы пустить на инвестиционную программу завода и обновление модельного ряда. Ушедшего, конечно, не вернешь. Тем не менее позволить пренебрегать своими интересами АВТОВАЗ не намерен. Проблему решили просто – официально повысили цены на «лады». К примеру, цена той же «Гранты» отныне – от 259 000 рублей. «Корректировка должна привести к уменьшению разрыва между рекомендуемой ценой на этот автомобиль и реальной рыночной» – так звучит официальное объяснение. Так что от праведного гнева АВТОВАЗа покупателям проку нет. Просто переплачивать теперь будут на законных основаниях.

МНЕНИЕ ЗР

Ответ на любимый русский вопрос «кто виноват?» так и не найден. Производитель кивает на дилеров, дилеры – на производителя. Эта игра в пинг-понг может продолжаться до бесконечности. А покупателям приходится бегать по салонам в надежде найти автомобиль по заветной рекламной цене, брать навязанное допоборудование и переплачивать за его установку. Не секрет ведь, что менеджеры любят припугнуть потерей гарантии, например, из-за установленной не у них магнитолы.

А проблема-то, в сущности, решается просто. Производителю нужны грамотное планирование и умение чувствовать рынок. Ну а дилерам следует не жадничать и не забывать, что желание клиента – закон!

ВЗГЛЯД ДИЛЕРА

Андрей ПЕТРЕНКО, президент ассоциации «Российские автомобильные дилеры»

Базовые версии – своего рода точка отсчета. Доля «базы» в модельном миксе, как правило, невысока – всего 5–10%, но отсутствие именно этих версий очень заметно для потребителя. Вопросом наличия автомобилей в более «высоких» комплектациях никто никогда даже не задавался, как мне кажется.

Как правило, проблема базовых версий остро проявляется, когда речь идет об автомобилях бюджетных марок. Понятно, что во многих случаях это покупки, под которые люди мобилизуют все имеющиеся средства, привлекают кредиты. Человек рассчитывает на одну сумму (увиденную в рекламе пресловутую «от 399 тыс.»), а на деле выходит другая. Чаще всего дефицит базовой версии является отражением ситуации с данной моделью на рынке. Налицо общая проблема дисбаланса спроса и предложения.

Дилеры, разумеется, сообщают производителю о тех случаях, когда не удается выполнить пожелание клиента, обращают внимание на то, какие позиции востребованы, а какие нет. Эта информация используется представительствами для подготовки рекомендаций к производственным планам. Но производственный цикл составляет восемь-девять месяцев, поэтому, даже если концерн сегодня внесет коррективы в свои планы, результат мы увидим только в следующем году. Попасть в яблочко при планировании вообще сложно. Не всегда удается точно спрогнозировать, окажется ли спрос на ту или иную модель в определенной комплектации в будущем году таким же, как в текущем. Думаю, проблемы планирования смягчатся, когда российский рынок придет к насыщению и перестанет расти столь быстрыми темпами.

Хочу развеять убеждение, что дилерам невыгодно заказывать автомобили в базовых комплектациях. Дилеры сегодня зарабатывают не столько на реализации, сколько на сервисе и запасных частях. Клиентская политика строится таким образом, что продажа – это только первый шаг, установление отношений с клиентом. И очень важно, чтобы автовладелец приезжал потом на плановые ТО, шиномонтаж, приобретал и устанавливал допоборудование, покупал страховые продукты и т. д. С этих позиций не принципиально, взял ли клиент «Форд-Фокус» в комплектации 1,4-МКП-«Комфорт» или 2,0-АКП-«Титаниум».

Нужно понимать, что дилер не производит автомобили, не устанавливает на них цены. Его мнение не всегда учитывается при планировании поставок. Даже неспециалисты, наверное, знают, что автодилерам выделяют квоты: сколько поставлять автомобилей и в каких версиях, решает завод. Наконец, реклама, которая и становится камнем преткновения, – это также централизованная кампания производителя.

УЧАСТНИКИ НАШЕГО ФОРУМА, НЕ СТЕСНЯЯСЬ В ВЫРАЖЕНИЯХ, ОБСУЖДАЮТ СТАТЬИ ЖУРНАЛА, ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ И ПРОСТО АВТОМОБИЛЬНУЮ ЖИЗНЬ. САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ И ОСТРОЕ – НА НАШИХ СТРАНИЦАХ.

База

АВТОР ПРИХОДЬКО,
ИЮЛ 18 2012 10:57

Читатели поделились опытом покупки автомобиля в базовой комплектации. Подавляющее большинство, как ни старались, не смогли убедить дилера продать им самое простое исполнение. И все винят в своих бедах именно дилеров, которые порой, как выяснилось, идут на шантаж: либо допоборудования купи на энную сумму, либо не видать тебе «базы». Нашлись, правда, и те, кто благодаря невероятной настойчивости совершили невозможное.

Страница 1 2 3

Сообщений по теме 86

Woolfer ГОРОД: МОСКВА

ДОБАВЛЕНО: 18 ИЮЛЯ 2012 ГОДА

Или жди два года, или ставь допов еще тысяч на двести – и будет машина сразу. Дилеров наказывать надо за такое. Только кто это будет делать? Производители сами с этого неплохой навар имеют, – зачем им на кого-то давить?

Juffinhalli

ДОБАВЛЕНО: 18 ИЮЛЯ 2012 ГОДА

Недостаток денег следует компенсировать настойчивостью + немного удачи. Я в столичном Major под этот Новый год забрал «пустой» «Фольксваген-Поло Седан» ровно по рекомендованной производителем цене в 425 000 рублей, и ни копейки больше дилер не получил. Ждал два с половиной месяца с предоплатой 25 000 рублей. Естественно, менеджеры из штанов выскакивали, пытаясь впарить фирменные коврики и прочие допы по дилерской цене – «и забирай прямо сейчас», но ничего у них не получилось. Я приехал покупать, а не тратить.

Чукигек

ДОБАВЛЕНО: 18 ИЮЛЯ 2012 ГОДА

Когда уже народ в РФ нажрется автомобилей до такой степени, что в очередь за покупателем будут становиться дилеры, то бишь производители? Дурдом. Стоять в очереди за куском железа? Проще купить б/у из хороших рук, а остаток денег пропить. Или построить себе землянку на случай конца света.

Dmalino7 ГОРОД: С.-ПЕТЕРБУРГ МАШИНА: FORD SIERRA GHIA 87

ДОБАВЛЕНО: 18 ИЮЛЯ 2012 ГОДА

В России производство и продажа автомобилей да и любых других товаров большого спроса носит ярко выраженный спекулятивный характер. К сожалению, до момента насыщения рынка и появления реальной конкуренции среди производителей и дилеров ситуация не изменится в лучшую сторону.

На правах рекламы

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

Замена антифриза – необходимость или рекламная «разводка»? Влияет ли автохимия на ресурс двигателя? Как увязать ток генератора с мощностью потребителей? Присылайте свои вопросы на info@zr.ru или kolodochkin@zr.ru – постараемся ответить!

Автор: Сергей

Так ли уж страшна несвоевременная замена антифриза? Не являются ли подобные рекомендации рекламной уловкой, заставляющей просто чаще раскошеливаться?

Антифриз служит не только для охлаждения автомобиля, но и для защиты деталей из алюминиевых сплавов от коррозии. Для этого в его составе есть целый пакет хитрых присадок, которые при первой заливке образуют тонкую защитную пленку на металле. Срок службы этой пленки неодинаковый для разного типа антифризов. У более старых, гибридных (они содержат силикаты), он меньше – около трех лет, у более новых, карбоксилатных (тут в пакете главное – соли органических кислот), – пять лет и более. По истечении этих сроков такие антифризы не станут охлаждать двигатель хуже, но при этом могут (не обязательно) появиться очаги коррозии. Сигнал – помутнение жидкости в расширительном бачке. И еще: если пришлось поменять металлическую деталь в системе (ту же помпу, например), то обязательно смените весь антифриз! В старом на образование на ней защитной пленки может не хватить присадок.

Автор: Дмитрий

Всегда был противником всяческих посторонних предметов в моторном масле. Однако всерьез задумался над материалом «Спасти рядового вкладыша» в ЗР, 2012, № 5. А как подобные присадки влияют на ресурс?

На ресурс эти препараты влияют положительно: такая экспертиза у нас тоже была. В реальном цикле эксплуатации снижение скоростей износа после грамотной обработки правильным составом может составить 30...40%. А вот к заявлениям производителей об увеличении ресурса в 10 раз (такое встречается) надо относиться с юмором.

Напоминаем, что подобные препараты автохимии не имеют никакого отношения к штатным присадкам моторных масел. Последние действуют только на само масло, не влияя на свойства

На правах рекламы

МУЖЧИНА, ПОСТОЙТЕ!

Как Вы думаете, что является главным мужским веществом? Водка или пиво? Шутки в сторону. Это тестостерон – основной мужской гормон, который вырабатывается в яичках. Именно тестостерон вызывает половое влечение, формирует мужской тип фигуры и характера. У молодых тестостерона избыток, отсюда гиперсексуальность и тяга к приключениям. С возрастом уровень тестостерона постепенно снижается. Негативно влияют на него вредные привычки, чрезмерные нагрузки, плохая экологическая обстановка.

Недостаток тестостерона вызывает у мужчин преждевременное старение, предрасположенность к сосудистым заболеваниям. Снижается сексуальная и умственная активность, полагаются излишние жировые отложения. Может даже уменьшиться размер половых органов!

Не пугайтесь, изменения обратимы. Вернуть в норму уровень тестостерона поможет **ТЕСТОГЕНОН**. Он не является синтетическим гормоном. Это полностью натуральный комплекс растений, аминокислот и витаминов, усиливающий выработку собственного тестостерона! Компоненты **ТЕСТОГЕНОНА** тонизируют гормональную систему, мозговые центры сексуальности и усиливают половое влечение. За счет легкого стимулирующего действия собственного гормона, **ТЕСТОГЕНОН** способствует уменьшению жировых отложений, повышает настроение и мозговую активность. Будьте уверены, женщины это оценят! **ТЕСТОГЕНОН** укрепляет мужское здоровье!

Спрашивайте в аптеках!

С ВОЗРАСТОМ УРОВЕНЬ ТЕСТОСТЕРОНА ПОСТЕПЕННО СНИЖАЕТСЯ

Телефон горячей линии: 8-800-333-10-33 (звонок по России бесплатный, часы работы: пн.-пт. – 09.00-19.00; сб. – 10.00-19.00; вс. – выходной) www.rlapanda.ru

РЕКЛАМА. БАД. Не является лекарством. Перед применением проконсультируйтесь со специалистом.

поверхностей трения. Это действие носит объемный характер. Исключение – антизадирные присадки, но и они не меняют структуру рабочих поверхностей. Кроме того, эти пакеты должны присутствовать в паре трения в течение полного цикла жизни масла. Напротив, препараты автохимии в идеале вообще не должны менять свойств масла. Они действуют только на поверхности трения, меняя их состояние, размер, рабочий профиль зоны контакта. И это препараты кратковременного действия, то есть они должны присутствовать в узле трения только во время его обработки.

Автор: Алексей Высоких

Был в Италии: жара... Но обратил внимание, что у машин практически нет тонированных стекол. Как они, бедные, терпят?

Да они-то как раз ничего и не терпят. Дело в том, что за нагрев салона ответственны не видимые лучи, а инфракрасные, с большей длиной волны. Технологи давно разработали покрытия (кстати, это вовсе не обязательно наклеиваемые пленки!), задерживающие именно излучение в тепловом диапазоне, а на вид (и для контрольного прибора тоже) вполне себе прозрачные. Такие стекла называют атермальными. Забавно, но возможна и обратная ситуация: темная пленка может казаться совсем непрозрачной, но отлично подходит для прожаривания торпедо под солнышком! Подобные «черные» светофильтры применяют, скажем, в приборах ночного видения.

Автор: С. Мамаев

У меня ВАЗ-21083. Если мощность генератора указывают в амперах (А), а у всех потребителей – лампочки, обогрев, отопитель – в ваттах, то как мне увязать одно с другим?

Вопрос не совсем простой. Мощность равна произведению силы тока на напряжение. Для потребителей, которые работают при включенном двигателе, это будет около 14,2 В, а при выключенном – 12,5 В. Далее, мощность, указанная

в паспорте на прибор, тоже могла быть измерена при разных условиях. Для лампочек, например, берут за расчетное значение 13,5 В: так сказать, ни нашим ни вашим. А автомобильный кипятильник или чайник будет потреблять существенно разную мощность на стоянке (при выключенном моторе) и на ходу. Наконец, сам генератор. Указанный максимальный ток (это не мощность!) относится не к режиму холостого хода: такой ток он отдает при оборотах двигателя примерно от 2000 об/мин. Иными словами, если вы хотите оценить, не будут ли ваши потребители в сумме разряжать батарею, то необходимо учесть режим их использования. Например, тот же кипятильник, включенный на 15–20 минут, если и превысит вместе с другими нагрузками возможности генератора, то просто не успеет заметно посадить исправный аккумулятор. В отличие от забытых на ночь включенных фар...

На правах рекламы

«Большой Автофорум» на «Авторадио»

31 августа в рамках Московского Международного Автомобильного Салона радиостанция «Авторадио» провела шестичасовой радиомарафон «Большой Автофорум».

Студия «Авторадио» открылась на центральной площадке ММАС'2012 в МВЦ «Крокус Экспо». С 12:00 до 18:00 часов в гостях у популярных «Мурзилок International» Брагина, Гордеевой и Захара, а также их авторитетных соведущих - Кати Карениной (программа «CARенина»), Алексея Лысенкова («Золотой человек»), Андрея Леонтьева («Тест-Драйв» и «Автофорум»), Юрия Гейко («Автоликбез») и Станислава Кучеры («Большое путешествие») - побывали известные автожурналисты, эксперты, руководство ГИБДД и представители почти всех брендов, принимающих участие в выставке.

Очаровательная Катя Каренина (ведущая программы «CARенина»)

Каждый час в студию «Авторадио» приходили новые интересные собеседники.

Юрий Гейко признался, что ему больше всего на Автосалоне понравился новый Ford Fiesta, легендарный певец Александр Маршал заявил, что самая лучшая марка Brabus, а дизайнер Влад Лисовец, когда в эфире была Катя Каренина, большая поклонница BMW, восхвалял английские бренды.

Юрий Гейко (ведущий программы «Автоликбез»)

Гордеева («Мурзилки International») и гость мобильной студии «Авторадио»

На правах рекламы

Дизайнер Влад Лисовец

«- Для меня модный автомобиль - это английский автомобиль, - признался Лисовец. - Понятно, что «японцы» очень надежные и практичные, «китайцы» дешевые, но я за английский автопром и все, что связано с ним. Это, соответственно, Jaguar, Land Rover, Range Rover, Rolls-Royce... И, конечно же, Bentley. И хотя эта марка теперь принадлежит «немцам», для меня это все равно английский дух.»

Автожурналист Михаил Петровский

Известный автожурналист, ведущий «Top Gear. Русская версия» Михаил Петровский не только раскритиковал обновленные версии Peugeot 208 и Nissan Almera, но и посоветовал всем слушателям «Авторадио» посетить Московский Автосалон с друзьями.

«- Только в дружеской компании есть реальная возможность спокойно сесть и обсудить, что меняется, и как мы это чувствуем,» - сказал Михаил Петровский.

Захар («Мурзилки International»)

А вот ведущему радиомарафона Брагину очень приглянулся новенький Mercedes-Benz GL63 AMG - это спортивный внедорожник, который обладает просто фантастическими качествами проходимости.

Такой автомобиль, по словам представителя Mercedes в России Павла Краюшкина создан для настоящих мужчин:

«- Это первые AMG-модели в данном сегменте. Что касается технических характеристик - рабочий объем двигателя 5,5 литров, а мощность 556 лошадиных сил. До сотни машина разгоняется за 4,9 секунды.»

Глава Госавтоинспекции России Виктор Нилов

В студии «Авторадио» побывали также глава Госавтоинспекции России Виктор Нилов, солист группы «Ногу свело!» Макс Покровский, автомобильный дизайнер Владимир Пирожков, президент общественной организации «Движение без опасности» Наталья Агре...

Лидер группы «Ногу свело» Максим Покровский

Много всего интересного Брагину, Гордеевой и Захару рассказали о своих моделях и представители таких гигантов мирового автомобилестроения как Jaguar, Volkswagen, Citroen, Chevrolet, Audi, Suzuki и многих других брендов.

Так, например, слушатели «Авторадио» узнали, что Citroen привез в Москву DS5, на котором ездил на свою инаугурацию президент Франции Франсуа Олланд, машины китайской марки Geely теперь хорошо и приятно пахнут, а Volkswagen будет расширять свое производство в Калуге.

Алексей Лысенков (ведущий программы «Золотой человек»)

Видеоверсию радиомарафона «Большой Автофорум», интервью всех участников можно увидеть на сайте «Авторадио» - www.avtoradio.ru.

АВТОРАДИО

«Шевроле-Авео» vs. «Шевроле-Лачетти»

Любовь россиян к недорогим седанам не иссякает. Что же в них притягательного? – задалась вопросом **Анна Клепач**. Фото **Александра Кульнева** и «Шевроле».

Обычно выбирают между автомобилями разных марок. А что делать, если приглянулись две машины одного производителя? Возьмем для примера «Шевроле». В модельном ряду есть два недорогих седана – новичок «Авео» и опытный боец «Лачетти». И цены, и размеры, и оснащение очень схожи. Какой же выбрать?

Предыдущему «Авео» не удалось снискать популярность у молодых покупателей. Внешность гадкого утенка закрыла дорогу к юным сердцам. Урок не прошел впустую: экстерьер да и интерьер нового «Авео» вышли вполне привлекательными. Более того, теперь он сможет играть не в одни ворота: «Шевроле» уже активно закупают таксопарки и дачники, в очередь за машиной подтягиваются и люди помоложе. Только вот остается открытым вопрос, как переживут слякотные зимы ничем не защищенные головные фары.

Жаль, что пока до нас не доехали другие моторы помимо 115-сильного. А ведь для Европы на «Авео» устанавливают бензиновые двигатели мощностью от 70 до 100 л.с. и дизельные – 75- и 95-сильный. Думается, стоит запастись терпением: когда-нибудь линейка двигателей и в России станет более широкой.

За честность и простоту присудим «Лачетти» первое место.

РАУНД

Выяснить, надежен ли автомобиль, очень просто: нужно присмотреться, на чем ездят таксисты. Им ведь нужны машины, которые способны выдержать многокилометровые пробеги, не требуя частого ремонта, – и чтобы потом удалось их выгодно продать. «Лачетти» как раз из числа таких. В «Шевроле» подсчитали, что в 2011 году продано чуть более 40 тысяч «лачетти» – из них 5 тысяч отправились в корпоративные парки. Это о многом говорит.

Кроме того, «Лачетти» – настоящий долгожитель. В России его продают аж с 2004 года. Да, внешность довольно затрапезная, интерьер простоват, с моторами такими особо не разбежишься. Но не в этом ли вся прелесть? «Лачетти» прост, как пять копеек, и поэтому по зубам, то есть по кошельку, многим.

КУЗОВА И КОМПЛЕКТАЦИИ

Победа за «Авео»: у него интереснее двигатель, есть приятные мелочи вроде круиз-контроля и парктроника. Да и стоит он чуточку меньше «Лачетти».

РАУНД

Покупатели «Лачетти» могут выбрать один из трех кузовов – седан, хэтчбек или универсал. Новичок «Авео» тоже не прост: у него в арсенале есть и четырех-, и пятидверка. А вот универсала, скорее всего, не будет. Не велика беда! Свою долгую карьеру в России «Лачетти» сделал с двумя бензиновыми моторами – объемом 1,4 и 1,6 л. Силенок у того и у другого, правда, негусто: 95 и 109 л.с. Впрочем, для бюджетника самое то.

А вот у «Авео» только один двигатель, объемом 1,6 л. Зато мощность порадует покупателей – 115 л.с.

Оба претендента позволяют выбрать тип коробки передач – механику или автомат. Первая у обоих «шевроле» одинаковая – 5-ступенчатая, а вот автомат у «Авео» лучше: шесть ступеней против четырех у «Лачетти». На время разгона до 100 км/ч это не влияет (11,7 с у «Авео» против 11,5 у «Лачетти»), зато позволит немного сэкономить на топливе.

«Шевроле-Авео»

Общие опции

• 14-дюймовые стальные колеса • Запасное колесо (докатка) • Бамперы в цвет кузова • Тонировка стекол • Усилитель руля • Передние электростеклоподъемники • Регулировка руля по углу наклона • Четыре динамика • Крепление «изофикс» • Преднатяжители ремней безопасности • Индикатор непристегнутого ремня безопасности водителя • Иммобилайзер

LS от 444 000 рублей

- 1,6 л, 115 л.с., М5
- CD-проигрыватель с MP3
- Антиблокировочная система
- Фронтальные подушки безопасности
- Центральный замок
- Регулировка водительского сиденья в двух направлениях

LT от 487 000 рублей

- 1,6 л, 115 л.с., М5 – от 487 000 рублей
- 1,6 л, 115 л.с., А6 – от 520 000 рублей
- Ручки дверей и боковые зеркала в цвет кузова
- Радиаторная решетка с хромированной вставкой
- Хромированная вставка на рычаге трансмиссии
- Отсек для солнечных очков
- Датчик температуры наружного воздуха
- Складывающиеся задние сиденья
- Входы USB, AUX
- Управление аудиосистемой на руле

«Шевроле-Лачетти»

Общие опции

• 15-дюймовые стальные колеса • Кондиционер

SE от 462 500 рублей

- 1,4 л, 95 л.с., М5
- Боковые зеркала в цвет кузова
- Ручки дверей в цвет кузова
- Замок перчаточного ящика
- Регулировка водительского сиденья по высоте
- Электрорегулировка и обогрев боковых зеркал
- Аудиоподготовка
- Подушка безопасности водителя
- Складывающиеся задние сиденья

SE от 511 300 рублей

- 1,4 л, 95 л.с., М5
- Подогрев передних сидений
- Центральный замок
- Аудиосистема
- Фронтальные подушки безопасности
- Антиблокировочная система
- Преднатяжители ремней безопасности

«Шевроле-Авео»

LTZ от 523 000 рублей

- 1,6 л, 115 л.с., M5 – от 523 000 рублей
- 1,6 л, 115 л.с., A6 – от 556 000 рублей

• 16-дюймовые легкосплавные колеса • Фары с хромированной вставкой • Регулировка водительского сиденья по высоте • Круиз-контроль • Парковочные датчики • Шесть подушек безопасности • Автоматическое включение фар • Электропривод и обогрев боковых зеркал • Подогрев передних сидений

Наш выбор – 523 000 рублей

«Шевроле-Лачетти»

Общие опции

- Передние противотуманные фары
- Кожаная отделка руля
- Шесть динамиков
- Регулировка руля по вылету
- Центральный подлокотник
- Задние электростеклоподъемники

SX от 551 000 рублей

- 1,6 л, 109 л.с., M5 – от 551 000 рублей
- 1,6 л, 109 л.с., A4 – от 587 600 рублей
- Хромированная внутренняя ручка двери
- Отделка центральной консоли металлик
- Отсек для солнечных очков
- Водительское сиденье с поясничной поддержкой

Наш выбор – 551 000 рублей

❶ Интерьер «Авео» воспринимается на фоне внутреннего убранства «Лачетти» как гораздо более современный и оригинальный. У другого «Шевроле» всё проще, однако его салон, несмотря на преклонный возраст, визуально воспринимается нейтрально. ❷ Приборная панель в «Авео» скомпонована экстравагантно, но при этом все показания читаются на удивление легко. Так что производителю можно простить желание выделиться – задумка удалась! В «Лачетти» тоже нет проблем со считыванием данных. ❸ Центральная консоль новичка смотрится на удивление дорого. Наличие таких мелочей, как AUX-вход и модные воздуховоды, – большой плюс в копилку «Авео». Консоль «Лачетти» не вершина дизайнерской фантазии, но и ругать его за плохую функциональность нет повода. ❹ Перчаточные ящики обоих автомобилей не впечатляют размерами. У «Авео» есть преимущество в виде дополнительного бардачка.

«Авео» заслуживает поощрения за наличие какого-никакого, а выбора опций.

РАУНД

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

«Лачетти» предлагают без каких-либо опций. У «Авео» список допоборудования невелик. Заказать сверх комплектации можно люк за 20 000 рублей, 16-дюймовые легкосплавные диски за 10 000 да два пакета – за 13 000 рублей (задние электростеклоподъемники, электропривод боковых зеркал и подогрев передних сидений) и за 7000 (центральный подлокотник и регулировка руля по вылету). За окраску кузова металликом уже традиционно придется раскошелиться: для «Лачетти» доплата составляет 9400, для «Авео» – 8000 рублей.

Официальные дилеры предложат и аксессуары. В списке прикрас «Авео» есть где разгуляться – 17 позиций (разные хромированные детальки, накладки на педали, сетки в багажник и прочее). У «Лачетти» всего четыре дополнения, и все исключительно практичные, индивидуализации никакой.

«Шевроле-Авео» → 531 000 рублей

«Шевроле-Лачетти» → 560 400 рублей

ИТОГ

«Шевроле-Авео» – наш выбор!

Наши «шевроле» схожи по содержанию. Но «Авео» все же смотрится привлекательнее. К тому же у него и мотор более мощный, и оснащение богаче. В списке оборудования для выбранного «Авео» за 531 000 рублей есть недоступные «Лачетти» парктроник, круиз-контроль и шесть подушек безопасности. Притом цена «Авео» оказалась на 29 400 рублей меньше. Победа достается новому игроку.

На правах рекламы

РОСГОССТРАХ

КАСКО

3%

от стоимости автомобиля*

НОВЫЙ СТАНДАРТ КАЧЕСТВА КАСКО УРЕГУЛИРОВАНИЕ

* Тариф 3% может быть получен в филиале ООО «Росгосстрах» в Москве и Московской области при страховании К.А. Бренда выпуска 2012 года, если возраст страхователя не менее 45 лет, а стаж вождения не менее 10 лет. Так условия применения динамической франшизы.

Получить дополнительную информацию о страховании каско Вы можете в ближайших офисах РОСГОССТРАХ, у агентов компании, а также на сайте www.RGS.ru.

0530 БИЛАЙН, МЕГАФОН, МТС ЗВОНОК БЕСПЛАТНЫЙ www.RGS.ru

ООО «Росгосстрах», лицензия С № 0977 50 выдана ФССН 07.12.2009 г.

ПЛАТА ЗА СТРАХ

Большинство владельцев в первый год эксплуатации добровольно страхуют свои машины от ущерба и угона. Как цена полиса сказывается на затратах по содержанию авто компакт-класса, выяснял **Игорь Теременко**.

«Мазда-3»

«Туринг», 1,6 л, МТ, 105 л.с., 6,5 л/100 км, 692 000 руб.

ОСАГО	**4752** руб.
Каско	**75 774** руб.
Транспортный налог	**2100** руб.
ТО-1	**7800** руб.
Затраты на ГСМ	**47 125** руб.
ИТОГО:	**137 551 руб.**

Самые большие финансовые потери ожидают хозяев «Мазды-3». Основную долю средств поглотит страховка (каско самое дорогое среди сравниваемых одноклассников). Сократить расходы удастся за счет транспортного налога и технического обслуживания, но это не поможет «Мазде» вырваться в лидеры. В общем зачете ей достается последнее место.

«Тойота-Аурис»

«Комфорт Плюс», 1,6 л, МТ, 129 л.с., 6,5 л/100 км, 710 000 руб.

ОСАГО	**5544** руб.
Каско	**54 812** руб.
Транспортный налог	**3870** руб.
ТО-1 (10 000 км)	**9000** руб.
ТО-2 (20 000 км)	**10 300** руб.
Затраты на ГСМ	**47 125** руб.
ИТОГО:	**130 651 руб.**

Существенно меньше поиздержатся владельцы «Тойоты-Аурис». Серьезную по сравнению с «Маздой» экономию на страховке перевешивают дополнительные расходы на техническое обслуживание, поскольку у марки самый маленький межсервисный интервал среди конкурентов: 10 000 км. Владельцу придется также заплатить немалый транспортный налог. В итоге «Тойота» – на четвертом месте.

«Форд-Фокус»

«Тренд Спорт», 1,6 л, МТ, 125 л.с., 6,0 л/100 км, 700 500 руб.

ОСАГО	**5544** руб.
Каско	**49 000** руб.
Транспортный налог	**2500** руб.
ТО-1	**8000** руб.
Затраты на ГСМ	**43 500** руб.
ИТОГО:	**108 544 руб.**

Более 20 000 рублей сэкономит обладатель «Форда-Фокус» в сравнении с владельцем «Ауриса». Сократить траты можно практически на всем. Понемногу удастся отыграть на топливе (у автомобиля самый экономичный двигатель в классе), на страховках, транспортном налоге и техническом обслуживании. В результате «Фокус» занимает третье место.

КАК СЧИТАЕМ

Затраты за год эксплуатации вычисляем при следующих условиях: годовой пробег – 25 000 км, расход топлива в смешанном цикле оцениваем по данным производителя. Стоимость обслуживания рассчитываем, ориентируясь на запросы московских дилеров. Цену страховок (в одной и той же компании) и величину дорожного налога принимаем с коэффициентом для Москвы. Бензин А95 на момент подготовки материала обходился в 29 руб. за литр.

«Фольксваген-Гольф»

«Хайлайн», 1,4 л, МТ, 122 л.с., 6,2 л/100 км, 744 000 руб.

ОСАГО	**5544** руб.
Каско	**37 000** руб.
Транспортный налог	**2440** руб.
ТО-1 (15 000 км)	**9000** руб.
Затраты на ГСМ	**44 950** руб.
ИТОГО:	**98 934 руб.**

Чуть лучше обстоят дела у владельцев «Фольксвагена-Гольф». У модели достаточно экономичный двигатель: в сравнении с «Фокусом» «Гольф» съест топлива всего на 1500 рублей больше. А еще придется немного переплатить за ТО. Зато на страховке владелец получит ощутимую экономию, а его автомобиль – второе место в нашем обзоре.

«Киа-Сид»

«Комфорт», 1,6 л, МТ, 129 л.с., 6,4 л/100 км, 679 900 руб.

ОСАГО	**5544** руб.
Каско	**35 000** руб.
Транспортный налог	**3870** руб.
ТО-1	**8000** руб.
Затраты на ГСМ	**46 400** руб.
ИТОГО:	**98 814 руб.**

Разница в 120 рублей по сравнению с «Гольфом» вывела «Киа-Сид» на почетное первое место. Несмотря на довольно прожорливый двигатель и высокий транспортный налог, владельцу удастся хорошо сэкономить на страховке – полис каско у «Сида» самый дешевый среди конкурентов.

На правах рекламы

TEXTAR

Чистые колесные диски, улучшенный комфорт, повышенная износостойкость и качество торможения – это и есть epad, магическая комбинация от TEXTAR.

epad

Тормозная колодка epad от компании TEXTAR – это новое поколение фрикционных материалов для более чистого, бесшумного и комфортного торможения. Только новейшая фрикционная технология и уникальный состав фрикционной смеси, благодаря которой колодки автомобиля обладают повышенной износостойкостью и сохраняют блеск и чистоту Вашего колесного диска. Автомобили, оснащенные тормозными колодками epad от TEXTAR, тормозят практически бесшумно. epad от TEXTAR обеспечивает высочайшее немецкое качество и результативность торможения, которые Вы ожидаете от мирового лидера в производстве тормозных колодок и накладок.

Представительство в России
109044 Москва
Крутицкий вал 3, к.2 офис 5
тел. +7 (495) 988 4306

www.textar.com

Textar – зарегистрированная торговая марка TMD Friction.

ПОСТ СДАЛ – ПОСТ ПРИНЯЛ

Игорь Моржаретто

SSANGYONG NEW ACTYON

- Изготовитель – «Соллерс – Дальний Восток»
- Год выпуска – 2011-й
- В эксплуатации «За рулем» – с апреля 2011 года по апрель 2012-го
- Пробег на момент отчета – 24 000 км
- Предыдущие публикации в журнале – 2011, № 7, 8, 9, 11, 12; 2012, № 1

Как быстро летит время! Вроде бы только вчера взял на тест-драйв белый «Актион», а оказывается, уже 11 месяцев пролетело... И на одометре за это время появилась цифра 24 000 км. Много это или мало? Достаточно много, чтобы привыкнуть к машине, даже сродниться с ней. И мало – потому что за это время (и расстояние) не выявилось никаких фирменных болячек. Колеса ровно наматывали километры; 2-литровый дизельный двигатель радостно заводился по утрам – вне зависимости от температуры воздуха. На трассе кроссовер радовал отличной динамикой при скромном аппетите; в среднем расход составлял 8,5 л дизтоплива на 100 км. Вот так мы с «Актионом» и жили душа в душу почти год. Единственное, как выяснилось, чего он не умеет совсем, – штурмовать бездорожье.

Мои маршруты пролегают в основном по асфальту, и тут машина была полностью в своей стихии. Подвеска нормально проглатывала мелкие и не очень неровности, хорошо отрабатывала на грунтовой дороге. Нажать клавишу принудительного подключения полного привода мне понадобилось лишь раз. Уже в марте в столице случился обильный снегопад и подмосковные дороги здорово занесло. На одной из них, в поселке Архангельское, пытаясь уступить дорогу встречной машине, я и сел левыми колесами в занесенную снегом канаву. Как положено, подключил полный привод, отключил систему динамической стабилизации и попытался вылезти – тихо-тихо, внатяг, потом враскачку... Увы, колеса беспомощно шлифовали свежий снег. В конце концов какая-то добрая женщина помогла – выдернула «Актион» из снежной засады, прицепив тросом к своему «Рейндж-Роверу». Спасибо ей!

Кстати, виноват в таком конфузе не только (и не столько) мой кроссовер, сколько шоссейная (хоть и зимняя) резина «Хэнкук». Для штурма заснеженного бездорожья она совсем не подходит! Совет всем владельцам кроссоверов: не обольщайтесь наличием у них полного привода и не слишком рискуйте, съезжая с асфальта, особенно в снег и грязь...

В ходе эксплуатации вдруг выяснилось, что проходить ТО надо не раз в 15 000 км (так было записано в сервисной книжке), а через каждые 10 000! Такое требование для дизельных двигателей ввели российские дилеры; об этом, оказывается, оповестили на сайте, а также обязательно предупреждают при продаже. Но мы-то машину взяли на длительный тест-драйв, и никто об этом не сказал... Поэтому первое ТО провели с небольшим опозданием; впрочем, дилер простил нам его. Тем более что никаких проблем не выявили. А новые требования уже внесли в сервисную книжку.

В целом «Актион» понравился: честная машина за свои деньги (напомню, автомобиль в такой комплектации год назад стоил около 950 000 рублей), с большим клиренсом, удобным, просторным салоном, интересным дизайном и, главное, отличным дизельным мотором. Кроме всего, он оказался не слишком дорогим в обслуживании; даже с учетом более частых ТО (каждые 10 000 км) километр пробега обошелся во вполне щадящую сумму. Похоже, это самый низкий показатель среди всех полноприводных автомобилей, испытанных в ЗР! Я купил бы такой себе, если бы у меня возникла нужда в современном кроссовере... Единственное, что не вполне устраивало, – не слишком удачное сочетание двигателя

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ SSANGYONG NEW ACTYON

(1600*–24 000 км), руб.

Расходы на содержание (1600–12 000 км)	**24 460**
Из них на дизтопливо (средний расход – 8,5 л/100 км)	**24 460**
Расходы на содержание (12 000–24 000)	**50 090**
Из них на дизтопливо	**30 090**
ТО-1, ТО-2**	**20 000**
Общие расходы (1600–24 000 км)	**74 550**
Стоимость 1 км пробега	**3,33**

**Автомобиль появился в редакции уже с пробегом 1600 км.*
***Техобслуживание проводил дилер, указана средняя стоимость для автомобилей «Актион» с дизельным двигателем и МКП.*

и 6-ступенчатой МКП. Поэтому с июня в парке ЗР появился новый «Актион», красного цвета. Причем не только в более высокой комплектации, но и после небольшого рестайлинга.

Правда, внешне это практически незаметно. Иная во внешности только хромированная решетка радиатора. А еще у моего экземпляра пижонские 18-дюймовые литые диски, но это примета комплектации «Премиум». Дизельный двигатель такой же – 2,0 л (175 л.с.), но теперь уже в паре с 6-ступенчатым автоматом; естественно, полный привод. А еще водительское сиденье с электроприводом, вставки на передней панели под дерево, руль с подогревом, подогрев всех (!) сидений, парктроник, датчики дождя и света, кожаный салон, люк с электроприводом... И новая приборная панель. Простенькая комбинация приборов с желтой подсветкой уступила место панели «Супервижн». Вся эта роскошь оценивается в 1 200 000 рублей.

О новом «Актионе» и о своих впечатлениях от езды на нем я подробнее расскажу в ближайшее время, а здесь подведу краткие итоги эксплуатации предыдущей машины. ЗР

На смену белому пришел красный.

Оптитронная приборная панель «Супервижн» украшает только самые богатые комплектации.

На правах рекламы

Благодаря передовым техническим решениям фильтры MANN-FILTER показывают максимум эффективности и сохраняют свои качества в течение всего срока эксплуатации даже в критических режимах.

Именно это высоко ценят все ведущие автопроизводители и используют фильтры MANN-FILTER для конвейерной комплектации своих автомобилей.

MANN-FILTER – Perfect parts. Perfect service.
www.mann-filter.ru

ООО «МАНН+ХУММЕЛЬ»
г. Москва, тел.: +7 (495) 785-17-77
e-mail: info.ru@mann-hummel.com

На правах рекламы

В ХОРОШИЕ РУКИ

Сергей Воскресенский

В какой-то момент что-то изменилось в наших отношениях. Не то чтобы я стал меньше доверять автомобилю, который по-прежнему неприхотлив и надежен, – однако теперь, когда надо выбраться за пределы Московской области, начинаю прислушиваться и принюхиваться к нему. Вот что-то скрипнуло как-то не так или стукнуло. Почему-то всё чаще хочется забраться на подъемник, чтобы убедиться: аппарат еще поездит.

Началось это с порвавшегося за три дня до ТО-120 000 км ремня привода генератора и прочего навесного оборудования. Естественно, в выходной день, в традиционной дачной пробке. Пропала зарядка. Пока прикидывал, куда смогу добраться без генератора, автомобиль предупредил: мотор вот-вот перегреется.

Пришлось останавливаться, открывать капот, чтобы, глядя на останки ремешка, убедиться в очевидном. И заодно пнуть самого себя за отсутствие запасного в багажнике. Вот ведь – расслабился. А на одометре как-никак 120 000 км, пора кое-какие

- Внимание: саранча!
- Одна из номинаций «жаркого» теста – замена запасного колеса. «Лансер» заслужил оценку «хорошо».

- Испытания жарой и пылью автомобиль выдержал. Хороший, эффективный кондиционер и толковое распределение воздушных потоков, высококачественные уплотнения. Единственное «но» – передний бампер для проселков низок (ЗР, 2009, № 9).

MITSUBISHI LANCER

- Изготовитель – «Мицубиси»
- Год выпуска – 2007-й
- В эксплуатации «За рулем» – с октября 2007 года
- Пробег на момент отчета – 123 000 км
- Предыдущие публикации в журнале – ЗР, 2007, № 12; 2008, № 1; 2009, № 4, 9; 2010, № 4; 2011, № 3, 12

На правах рекламы

Little Trees®
освежители воздуха

Моя оригинальная Ёлочка
ДЕРЗКАЯ

Выбор освежителя воздуха – проявление Вашего характера.
Марка LITTLE TREES является лидером
мирового рынка с 1952 г.
Произведенные в США из отборных ингредиентов,
наши изделия отличаются великолепным запахом
и завидной стойкостью.

LITTLE TREES. Дерзкое качество.

Производитель:
Car-Freshner Corporation, USA
www.little-trees.com

Дистрибьютор в России: **Zoom Energy Corp.**
Горячая линия: 8-800-200-05-15
www.zoom.ru

The Tree design, CAR-FRESHNER and LITTLE TREES are trademarks. © 2012 Julius Sämann Ltd.

Вытертая до белого пластика ручка водительской двери – показатель не только шершавости ладоней, но и возраста автомобиля.

Настоящие «Каяба» модели Excel-G, любезно предоставленные для финишных испытаний представительством фирмы.

расходники возить с собой. С другой стороны, зачем тогда фирменное недешевое обслуживание, если оно не страхует от подобного?

Словом, час в ожидании запчасти (хорошо, когда есть кому позвонить!) прошел не напрасно. Как быстро выяснилось, болты крепления генератора и его регулировки закисли основательно – хорошо хоть, оказались доступными. В итоге понадобились две головки – «на 12» и «на 14», а к ним пара рук и 15–20 минут, после чего «Лансер» заурчал мотором и ожившими системами.

На последовавшем большом ТО всё по стандартной программе. Если что-то поскрипывает, побрякивает, надо просто посмотреть. Машину пообещали вернуть часа через четыре. По ходу дела выяснилось, что есть люфт внутреннего шарнира на правой рулевой тяге (похоже, это слабое место «Лансера», левый меняли после 90 000 км пробега), появились потеки масла на передней амортизаторной стойке. Словом, сумма за ремонт росла, как при ускоренной киносъемке.

При регулировке углов установки колес вдруг сломался намертво приржавевший регулировочный болт одного из рычагов задней подвески. На вопрос, зачем трогали и почему не подготовились более тщательно, понимая, что машина далеко не новая, мастера лишь пожали плечами.

Так «Лансер» в ожидании запасных частей завис на три дня, а обещанная смета «примерно 33 тысячи» возросла до 52 000 рублей! А как же, один только, дескать, нижний рычаг подвески снять и установить – больше 2000 рублей, не говоря уже о рулевой тяге за 12 000. Ничего себе! А ведь противный скрип в подвеске (явно метал по металлу), возникающий при троганье в унисон колебаниям двигателя и выпускной системы, как был, так и остался.

Воздав должное аппетитам дилера, амортизаторные стойки решили менять самостоятельно. А они, словно почувствовав это, вдруг загремели, застучали всего через пару сотен километров. В интернет-магазинах родные лансеровские «Каяба» стоят от 1900 до 2500 рублей за штуку. Смутило, что амортизаторы, которые удалось потрогать руками, были родом из Китая. Мы не стали рисковать – взяли запчасти, произведенные в Европе.

С новыми стойками «Лансер» вновь задрал нос. Ведь родные передние уже лишились газового подпора и давно опустили капот книзу. Первое время машина казалась слишком мягкой, но потом все встало на свои места: цепкое, строгое поведение на дороге, ощутимые потряхивания на неровностях всех видов.

Во время замены стоек мы еще раз тщательно осмотрели автомобиль и заключили: «Лансер» подошел к черте, за которой в него придется вкладывать большие деньги, чтобы поддержать на хорошем ходу. Хотя мотор еще бодр, трансмиссия пока жива, а стойки вообще новые. Тем не менее мы решили расстаться с машиной – и, признаемся, с сожалением, ведь пять лет и 120 000 км «Лансер» служил нам верой и правдой, был хорош в любых условиях, на разных дорогах и ни разу не подвел серьезной поломкой. 3Р

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ MITSUBISHI LANCER (0–123 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–110 000 км)	**380 490**
Из них на бензин	**194 775**
Расходы на содержание (110 000–123 000 км)	**49 210**
Ремень генератора	**1250**
ТО-120 000 (масло, фильтры, свечи, жидкости)	**558**
Ремонт заднего суппорта	**1107**
Замена рулевой тяги	**11 762**
Ремонт задней подвески, замена регулировочного болта и левого корректирующего рычага	**6733**
Регулировка углов установки колес	**1000**
Бензин А95 (средний расход – 7,4 л/100 км)	**26 800**
Общие расходы (0–123 000 км)	**429 700**
Стоимость 1 км пробега*	**3,49**

**Без учета стоимости автомобиля, дополнительного оборудования, налогов и страховки.*

Первый дальний пробег «Лансера» к Деду Морозу, в Великий Устюг. При –30 °С автомобиль пустился легко да и отогрелся довольно быстро (ЗР, 2009, № 4).

А вот это не север, хотя и похоже. Это Подмосковье.

На правах рекламы

Little Trees®

освежители воздуха

Моя оригинальная Ёлочка

КЛАССНАЯ

Выбор освежителя воздуха – проявление Вашего характера.
Марка **LITTLE TREES** является лидером мирового рынка с 1952 г.
Произведенные в США из отборных ингредиентов, наши изделия отличаются великолепным запахом и завидной стойкостью.

LITTLE TREES. Классное качество.

Производитель:
Car-Freshner® Corporation, USA
www.little-trees.com

Дистрибьютор в России: **Zoom Energy Corp.**
Горячая линия: 8-800-200-05-15
www.zoom.ru

The Tree design, CAR-FRESHNER and LITTLE TREES are trademarks. © 2012 Julius Sämann Ltd.

НА ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД

Сергей Воскресенский

Первые хлопоты... В них радость общения с новым, неизведанным и в то же время ностальгия по привычному, по тому, с чем сжился и сросся до мелочей...

Здесь пусть и маленький, всего 1,5 л, но турбодизель с моментным и мягким характером. Из-за него-то и пришлось ждать «Рено» шесть месяцев, с завистью поглядывая на там и сям появляющиеся «дастеры». Зато теперь всё наоборот. Как раз наша машина с шильдиком *dCi* пока большая редкость, к которой многие присматриваются.

Современный дизель – это не только ощутимая экономия топлива, даже в режиме обкатки, но и весьма интенсивная работа 6-ступенчатой коробкой передач, особенно в городе. Ведь особенности вседорожника – очень короткая первая и специфические (особенно после бензиновой версии) диапазоны рабочих оборотов с турбоподхватом и, соответственно, турбоямой, своеобразный подбор передаточных чисел. Словом, поначалу иногда ловишь себя на том, что передачи переключаешь куда быстрее, чем этот «Дастер» разгоняется. Непривычно!

Другое дело отменные, готовые к любым невзгодам и в то же время комфортные подвески, вполне приемлемый (даже с учетом довольно злых шин) уровень шума и вибраций, которые если и пробегают по кузову и органам управления, то завуалированно и лишь в определенных диапазонах оборотов. Но тут же пластмассовый аскетизм внутри, абсолютно плоский, невзирая на все использованные настройки, звук аудиосистемы, непритязательные передние сиденья (в дальней дороге устает спина), невзрачные кубики приборной информации. Короче, сживаемся, но медленнее, чем ожидал.

Пока больше всего не нравятся шумные шины «Амтел-Круиз», будто тяжелыми оковами повисшие на подвесках «Дастера». Раздражают (похоже, из-за них же) слишком спокойные реакции кроссовера на дороге. В поворотах да и на прямой он выглядит неповоротливым и задумчивым, хотя по работе подвесок чувствуется: может быть другим. Наверное, претензий высказали бы меньше, не поработай мы прежде над сравнением двух «дастеров», обутых в «Континенталь». Те машины были куда собранней по управляемости, послушней и даже темпераментней.

Конечно, это только стартовые, обкаточные впечатления. Планов, как водится, громадье. Ведь зима и первая проверка холодом (в том числе пусковая – дизель все-таки!) не за горами, а там, глядишь, двинем куда-нибудь в глухомань – выяснять, как «Дастер» с ней справится. Словом, главные экзамены впереди. ЗР

RENAULT DUSTER 4×4 dCi

- Изготовитель – «Автофрамос»
- Год выпуска – 2012-й
- В эксплуатации «За рулем» – с июля 2012 года
- Пробег на момент отчета – 500 км

Воздушный фильтр с индикатором засоренности вызывает ассоциации с пылесосом. Хотя идея сама по себе интересная.

Автомобиль в комплектации Privilege с дополнительным оборудованием обошелся в 692 500 рублей.

В этакие прорези решетки пролетит не только камень, поэтому одна из первых доработок «Дастера» – установка сетки, призванной защитить радиаторы.

РАЗЪЯСНЕНИЕ

На вопросы о шинах, периодичности ТО для дизеля, понятии «адаптация к холодному климату» – словом, о том, о чем не сказано в инструкции и сервисной книжке, попросил ответить представительство «Автофрамоса».

- Шины «Амтел» ставят с мая 2012 года после смены поставщика. Автомобили, произведенные раньше, пока продают на «Континентале».
- ТО дизельного «Дастера» – каждые 10 000 км.
- Адаптация автомобиля:

– батарея увеличенной емкости;
– настройки компьютера управления впрыском на работу при низких температурах;
– все резинотехнические изделия изготавливают в расчете на широкий диапазон температур;
– охлаждающая жидкость также выбрана с учетом работы в широком диапазоне (от рабочей температуры двигателя до низкой температуры окружающей среды);
– системы отопления, вентиляции салона и охлаждения двигателя ориентированы на эксплуатацию при низких температурах (в частности, радиаторы больших размеров, подогреватели большей емкости);
– возможна (но не обязательна) установка стартера и генератора повышенной мощности.

Недорогой интерьер радует эффективной вентиляцией, многочисленными кармашками и углублениями, но вряд ли кого-то восхитит блестящими пластиками и примитивной посадкой на сиденьях.

На правах рекламы

Little Trees®
освежители воздуха

Моя оригинальная Ёлочка
неотразима

Выбор освежителя воздуха – проявление Вашего характера.
Марка LITTLE TREES является лидером мирового рынка с 1952 г.
Произведенные в США из отборных ингредиентов, наши изделия отличаются великолепным запахом и завидной стойкостью.

LITTLE TREES. Неотразимое качество.

Производитель:
Car-Freshner Corporation, USA
www.little-trees.com

Дистрибьютор в России: Zoom Energy Corp.
Горячая линия: 8-800-200-05-15
www.zoom.ru

The Tree design, CAR-FRESHNER and LITTLE TREES are trademarks. © 2012 Julius Sämann Ltd

МЕЛКИЕ НЕПРИЯТНОСТИ

Игорь Теременко

Достался мне «Шевроле-Ланос» от коллег уже с изрядным пробегом, но пребывал в бодром состоянии. Впечатление портили лишь протертые до дыр передние коврики салона. Поскольку по отдельности они не продавались, пришлось брать комплект за 1800 руб. Понятно, на этом траты не закончились. Через пару месяцев загремела передняя подвеска, и с каждым днем все громче. При этом «Ланос» здорово тянуло влево даже на идеально ровной дороге. После диагностики специалисты техцентра ЗР приговорили к замене вытекшие амортизаторы и почти развалившиеся опоры стоек. Поскольку фирменные картриджи показались дорогими, приобрели очередной комплект японских «Каяба» за 2500 руб. А вот опоры за неимением аналога пришлось брать родные. Пара с брендом «Шевроле» и надписью *Made in Korea*, купленная в солидном магазине за 3000 руб., оказалась с душком. Подшипники (безымянные) были абсолютно сухими и закусывали, на наружной обойме виднелись зазубрины, словно кто-то усердно осаживал подшипник кувалдой. Перед монтажом их пришлось набить смазкой. Резиновый же демпфер, смахивающий на кустарно изготовленную копию, поставили как есть. Сход-развал отрегулировали в фирменном сервисе за 3000 руб. В общей сложности ремонт потребовал без малого 9000 руб. – солидная сумма для бюджетной машины!

Следом сдалась акустика: динамики начали издавать бурляще-шипящие звуки. Когда слушать музыкальные композиции в столь самобытном исполнении стало невмоготу, вскрыли обшивку и удивились: материал диффузоров больше похож на промокашку, чем на специальный картон. Придется раскошелиться на новые, благо этого добра на рынке завались – можно подобрать недорогие и более качественные.

Выйдя однажды из дома, заметил спущенное колесо. Воздух вышел через небольшой прокол на боковине покрышки. По всей видимости, кто-то решил отомстить безответной машине за все «безлошадное» человечество. К сожалению, заклеить покрышку «Мишлен» не удалось – латка ни в какую не хотела держаться на внутренней стороне шины. Мастер одного из известных сетевых центров посетовал на слоистость резины... и вставил внутрь камеру.

Кузов «Ланоса», переживший шесть московских зим, держится молодцом, лишь кое-где появились маленькие паучки ржавчины. А вот капот, похоже, слепили из другого теста. Его передняя кромка обросла огромными волдырями и вот-вот должна превратиться в дуршлаг.

К надежности двигателя претензий нет. Мотор легко пускается даже в лютый мороз, масло не ест: от замены до замены уровень держится на максимальной отметке. А вот топливный аппетит у него зверский. В зимних командировках средний расход по трассе доходил до 10,2 л на сотню. В городской толчее при работающем кондиционере мы намерили аж 11,3 л. Вот тебе и народный автомобиль! Возникли было сомнения в исправности силового агрегата, но дилеры заверили, что такие показатели для «Ланоса» – норма.

Больше ничем машина пока не огорчает. Надеюсь, и в будущем не подведет. ЗР

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ CHEVROLET LANOS (0–99 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–80 000 км)	**250 226**
Из них на бензин	178 800
Расходы на содержание (80 000–99 000 км)	**64 802**
Из них на бензин (средний расход 10,8 л/100 км)	53 352
Комплект ковриков	1800
Амортизаторы Kayaba	2500
Опоры стоек	3500
Сход-развал	3000
Ремонт покрышки	650
Общие расходы (0–99 000 км)	**315 028**
Стоимость 1 км пробега	**3,18**

CHEVROLET LANOS

- Изготовитель – ЗАЗ, Украина
- Год выпуска – 2006-й
- В эксплуатации «За рулем» – с июля 2006 года
- Пробег на момент отчета – 99 000 км
- Предыдущие публикации – ЗР, 2006, № 10; 2007, № 8; 2009, № 3; 2011, № 2; 2012, № 1

Ржавчина съедает крышку багажника изнутри, но снаружи деталь как новая.

Коррозия штока погубила сальник амортизатора.

Хлипкие на вид опоры прослужили почти 100 000 км.

JAGUAR

SELECTED

СЕРТИФИЦИРОВАННЫЕ АВТОМОБИЛИ С ПРОБЕГОМ

LAND ROVER

Программа **Jaguar Land Rover Selected** предлагает комфортные условия приобретения автомобиля с пробегом у официальных дилеров **Jaguar** и **Land Rover**.
Все автомобили, допущенные к участию в программе, сертифицированы для российского рынка, обслуживались у официального дилера и прошли жесткий отбор по критериям компании-производителя. Гарантирована юридическая чистота каждого предложения. Для каждого автомобиля проведена полная предпродажная подготовка.

- **Богатый выбор моделей и модификаций**
- **Сервисная книжка с регистрацией всех проведенных регламентных работ**
- **Уникальная услуга «Защита от поломок» в течение 12 месяцев / 30 000 км с момента покупки***
- **Программа помощи на дорогах для каждого автомобиля****
- **Индивидуально подобранные программы кредита или лизинга*****
- **Специальные страховые программы*****
- **Выгодные условия трейд-ин для постоянных клиентов**

Ниже представлены некоторые автомобили Jaguar Selected и Land Rover Selected:

XKR

Год выпуска	2009
Двигатель	5.0 бензин
Пробег	15 061 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Купе
Цвет кузова	Черный
Цена	**4 189 500 руб.****

Range Rover

Год выпуска	2013
Двигатель	3.0 дизель
Пробег	54 492 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Серый
Цена	**2 699 000 руб.****

XJ

Год выпуска	2011
Двигатель	5.0 бензин
Пробег	22 932 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Удлиненная колесная база
Цвет кузова	Серый
Цена	**4 095 300 руб.****

Range Rover Sport

Год выпуска	2011
Двигатель	5.0 бензин
Пробег	33 880 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Коричневый
Цена	**2 720 000 руб.****

XJ

Год выпуска	2011
Двигатель	3.0 дизель
Пробег	6 800 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет кузова	Черный
Цена	**3 890 000 руб.****

Discovery 4

Год выпуска	2011
Двигатель	2.7 дизель
Пробег	29 344 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Зеленый
Цена	**2 385 000 руб.****

XF

Год выпуска	2011
Двигатель	3.0 дизель
Пробег	22 053 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет	Синий
Цена	**2 314 100 руб.****

Freelander 2

Год выпуска	2010
Двигатель	2.2 дизель
Пробег	11 302 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Синий
Цена	**1 573 200 руб.****

XF

Год выпуска	2011
Двигатель	3.0 дизель
Пробег	14 035 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет кузова	Белый
Цена	**2 400 000 руб.****

Defender

Год выпуска	2011
Двигатель	2.4 дизель
Пробег	7 091 км
Трансмиссия	МКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Черный
Цена	**1 573 600 руб.****

Постоянно обновляемый список актуальных предложений по программе **Jaguar Land Rover Selected** смотрите на сайтах **selected.jaguar.ru** и **selected.landrover.ru**

Выберите Ваш автомобиль сегодня! Приобщайтесь к британской легенде!

* Страховая услуга предоставляется ОСАО «Ингосстрах», лицензия Федеральной службы страхового надзора на осуществление страхования С № 092877 от 26.12.2005 г.

** Программа помощи на дорогах осуществляется в партнерстве с ООО «Европ Ассистанс СНГ», лицензия № 05-77-01-002095 от 19.03.2010 г.

*** Партнеры программы Land Rover Finance: BTS 24 (ЗАО), генеральная лицензия ЦБ РФ № 1923, ЗАО «Юникредит Банк», генеральная лицензия ЦБ РФ № 1, ОСАО «Ингосстрах», лицензия Федеральной службы страхового надзора на осуществление страхования С № 092877 от 26.12.2005 г.

**** Информация по представленным в настоящем рекламном объявлении автомобилям актуальна на 30.08.2012 г. Обращаем внимание на то, что к моменту Вашего обращения к дилеру какие-либо из представленных автомобилей могут быть проданы. Для получения точной информации о наличии моделей с требуемой комплектацией, техническими характеристиками и цветовыми сочетаниями, а также точной стоимости автомобилей, пожалуйста, обращайтесь к официальным дилерам Jaguar и Land Rover.

На правах рекламы.

ШАРАБАН

Автомобилю для всей семьи пристало быть большим, уютным, вместительным... и недорогим: лишних денег у людей семейных нет. Специально для них **Максим Приходько** осматривал неновый «Фольксваген-Шаран». Фото **Константина Якубова**.

По-настоящему семейный экипаж должен быть не только вместительным, но и красивым – решили в «Фольксвагене» и в соавторстве с «Фордом» выпустили в свет в 1995 году «Шаран» (в переводе с персидского – «несущий короля», между прочим).

Авто вышло на зависть конкурентам. В меру большое для тесных европейских городов и запросто вмещающее семерых взрослых. Солидный список опций включал в себя множество моторов, автомат и даже фирменный полный привод. Единственное «но» – задние двери не сдвижные, как у одноклассников из Японии или США, а распашные. Зато такая конструкция не съедает внутреннее пространство.

В 2000 году модель освежили, благодаря чему «Шаран» стал визуально отличаться от своих братьев-близнецов – «Форда-Гэлакси» и «СЕАТа-Альгамбра». По механике различий нет – хорошее подспорье при поиске запчастей. Именно к рестайлинговым машинам из этой гаммы стоит приглядеться, если вы ищете авто вместительное и недорогое. Цены на вторичном рынке колеблются от 170 000 до 800 000 рублей. Последняя цифра украшает «Шаран» 2008 года в музейно-идеальном состоянии с бесплатной лекцией о том, что эта машина была четвертой в семье и ездила на ней, естественно, аккуратная бабушка.
Для более тесного знакомства мы присмотрели дизельный серебристый «Фольскваген-Шаран» 2001 года с оптимистичным пробегом 160 300 км. Семиместный «вагончик» предлагали за 395 000 рублей.

ШАРИК

Такое у «Шарана» прозвище. Благодаря большой площади остекления он и правда напоминает елочную игрушку из приключений Гулливера в стране великанов. Проинспектировав лакокрасочный слой, поняли, что «евробуханка» была окрашена по кругу: толщина покрытия гуляла от 220 до 560 микрон. Придать машине в возрасте товарный вид – желание похвальное, но что подтолкнуло прежних хозяев к этому затратному шагу – внеплановое посещение музея имени Пушкина или разгромное ДТП? Из-под резинок уплотнителя пробивались оспины ржавчины – следы времени. Зато пластик фар был не особо мутным. Это хорошо, иначе за новые неоригинальные пришлось бы отдать почти 6000 рублей.

Осматривая «Шаран», мы тут же перекрестили его в шарабан (Брокгауз и Ефрон трактовали это слово в 1907 году как экипаж с сиденьями в несколько рядов – связь времен очевидна). Дорожный просвет соответствовал уровню средней малолитражки. Не джип, но и не низенькое спорткупе. Жизнерадостный серебристый цвет отлично гармонировал с литыми колесами. Похлопав дверями,

Большинство машин – с тонированными стеклами. Это хорошо: мало кому нравится ездить в таком большом «аквариуме».

обнаружили, что задняя правая закрывается с третьей попытки.

Передний бампер нес следы былых контактов с другими авто – тоже ничего удивительного. Его придется шпатлевать и перекрашивать (10 000 рублей) либо найти аналогичный на разборке за 15 000–18 000. Впрочем, можно сэкономить, оставив как есть, – на скорость и вместимость это не влияет.

Из самого плохого при внешнем осмотре обнаружили сильно замятые пороги в районе передних дверей. Других внешних изъянов не было.

Для оценки состояния кузова проверьте толщину лакокрасочного покрытия. Капот на эту модель стоит вполне божеские 8000 рублей.

СЕМЬ «Я»

Обследовав внешние формы, перешли к внутреннему содержанию. Не дворец, конечно, но ребенок лет восьми-девяти встанет в полный рост. Если убрать среднее сиденье, он сможет запросто прогуляться от кормы до носа, не выходя на улицу. Многодетные по достоинству оценят встроенные детские кресла, которые прячутся в штатные. Попробуйте-ка подвезти кого-либо, если у вас задний диван утыкан детскими сиденьями! Правда, третий ряд оказался нештатным, от дорестайлинговой машины – это было видно по фактуре спинки и иным подголовникам. Огорчило также отсутствие там ремней безопасности. Искать пришлось

На правах рекламы

КОМУ: _____
ОТКУДА: _____
ВИД: _____
ЦЕННОСТЬ: _____

Друзьям – подарки!

VELKOPOPOVICKY KOZEL

VELKOPOPOVICE POŠTA RUSSIA

Период регистрации кодов: 15 августа – 15 ноября 2012 г. Сроки проведения акции: 1 августа – 2 декабря 2012 г. Информацию об организаторах акции, правилах ее проведения, количестве призов, сроках, месте и порядке их получения можно узнать по телефону горячей линии 8-800-333-8883 и на сайте www.kozel.ru. Товар сертифицирован. Реклама. *Велкопоповице. Почта. России.

18

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Самое проблемное место «Шарана» – пороги. Если их не заменить, до сквозных дыр рукой подать. Цена – 13 000 рублей плюс сварка и окраска.

Предыдущие хозяева маскировали следы времени в салоне авто малыми архитектурными формами в виде чехла на руль.

Классический пример ремонта выхлопной системы на иномарке в возрасте. Долго ли протянет эта заплатка?

Такое колесо даже на запаску не годится. Придется купить два новых, – благо, здесь отечественная резина.

Что «галерка», что средний ряд в этой машине одинаково хороши как для взрослых, так и для детей. Слева видно встроенное детское сиденье.

на разборке, по 700 рублей за каждый ремешок.

В ходе осмотра отметили остроумное решение: когда у замка верхнего бардачка стерлась родная пластиковая защелка, в крышку врезали замок... от почтового ящика. Но важнее, что шарабан был с автоматом. Если пробег честный, коробка еще не сработалась в пыль. Вдоволь полазили по салону, занявшись проверкой его хваленой трансформации. Имейте в виду: если снять сиденья второго и третьего рядов, получится фургон объемом 2610 л! Затем загнали машину на подъемник.

КОРОЛЕВСКИЙ ТРОН

Этот «Фольксваген» навсегда покинул свои родные края в 2004 году. С тех пор его кузов основательно просолился химреагентами на манер астраханской тараньки. Шины тоже видали виды – значит, понадобится 15 000–16 000 рублей на комплект новых. «Бочка» глушителя заварена, масляный радиатор коробки держится молодцом, хотя и расположен не в самом удачном месте: прямо под днищем.

Подвеска не идеал, но еще тысяч тридцать пройдет. Зато пороги, на которые обратили внимание чуть раньше, были просто аховые. Искать их среди запчастей бессмысленно, только на разборках. Правый я нашел за 7000 рублей, левый – на тысячу дешевле. Промежуточная опора двигателя свое давно отжила, как и сальник правого переднего ШРУСа. Подключенный к машине сканер выявил незначительные сбои в работе мотора; впрочем, турбодизель лучше всего проверять на специализированной СТО, комплексная диагностика стоит там не более 1500 рублей.

Традиционная при покупке подержанного авто смена ремня ГРМ, двух роликов и помпы тоже потребует затрат. Загодя провентилировали этот вопрос для аргументированного торга. Ремень можно найти за 1200–1400 рублей, помпу – в районе 1500, пара роликов станет еще в 2500.

СТОИМОСТЬ НОВЫХ ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ VOLKSWAGEN SHARAN

в Московском регионе, руб.

Тормозные колодки, комплект	1479
Переднее крыло	4600
Капот	8690
Ремень ГРМ	1200–1420
Фара	3000
Фильтры: масляный/топливный	390/700

Не забудьте, что замена всего этого хозяйства обойдется в дополнительные 8000 рэ. А ведь придется еще менять фильтры, свечи накаливания, масла. Прогоревшая «бочка» глушителя – это сверх того тысячи три, не меньше.

Пробная поездка показала, что шарабан в скором времени потребует и куда более серьезных трат на ремонт: коробка при переключении ощутимо дергала. Увы. Чуда, на которое мы немного рассчитывали в самом начале осмотра машины, не произошло.

Сбить цену с 395 000 рублей удалось всего до 380 000, ниже продавец не отступал. Между тем ремонт дизеля и АКП потребовали бы бóльших денег, чем скидка в 15 000. А ведь еще колеса надо купить. Впрочем, из нашего опыта вы теперь знаете, что даже 10-11-летний «Фольксваген» – весьма живучая машина. Если найдете «Шаран» с самым ходовым бензиновым мотором 1,8 л и механикой, берите – не пожалеете. Он станет хорошим приобретением в качестве единственной машины для большой семьи. И главное – за разумные деньги. ЗР

Благодарим «Супераутомаркет «Формула 91» за помощь при подготовке материала.

НАША СПРАВКА

«Фольксваген-Шаран» производится с 1995 года по настоящее время. Близнецы – «Форд-Гэлакси» и «СЕАТ-Альгамбра». Каждая из трех моделей имела едва различимые отличия во внешнем виде, но после 2009 года унификация кузовных деталей закончилась. В моторную гамму входили бензиновые «четверки» объемом 1,8 л (150 л.с.) с турбонаддувом и 2 л (115 л.с.), а также 2,8-литровый V6 (204 л.с.). Было и три турбодизеля объемом 1,9 л (90, 115 и 130 л.с.). Официально в России продавались только бензиновые варианты. Помимо стандартной 6-ступенчатой МКП предлагался 4- или 5-диапазонный автомат. Были и полноприводные версии – с довеском «Синкро» в названии. Первое поколение «Шарана» выпускали до 2009 года.

На правах рекламы

• регистрируй уникальные коды (можешь зарегистрировать 23L7XLF2V уже сейчас)
• отправляй друзьям пива Velkopopovický Kozel
• получай деревянные кружки прямо из чешской деревушки
Подробности на сайте www.kozel.ru

SVĚTLÉ PIVO
Kozel
ДРУЗЬЯМ - ПОДАРКИ

Период регистрации кодов: 15 августа – 15 января 2012 г. Сроки проведения акции: 1 августа – 2 декабря 2012 г. Информацию об организаторе акции, акциях не проведено, количестве призов, сроках, месте и порядке их получения можно узнать на телефону горячей линии 8-800-333-9883 и на сайте www.kozel.ru. Товар сертифицирован. Реклама.

18 ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

ЭТО ЧТО ЗА КНОПОЧКА?

Начиная с прошлого номера журналисты ЗР поочередно высказывают суждения о новеньком «Киа-Рио», собратьям которого суждено вскоре соединить свои судьбы с кем-то из наших читателей. Напоминаем: авто этой модели достанутся четверым из числа приславших заполненные анкеты для Гран-при «За рулем».

Михаил Колодочкин, заведующий отделом

«Рио» чем-то напомнил мне... сотовый телефон! Эдакая симпатичная штучка с кнопочками, менюшками и игрушками. Долго разбираешься, что к чему, воспринимая при этом разговор... простите, езду как нечто само собой разумеющееся и заведомо второстепенное. Дескать, едет – и слава богу.

Что не понравилось, так это электронный ключ. Не хочу, чтобы автомобиль решал за меня, открывать двери или нет. Незачем щелкать замками, если я просто подошел смахнуть с ветрового стекла опавшие листья.

Перемудрили, на мой взгляд, и с кнопкой пуска: ее многофункциональность порой мешает спокойно запереть машину, которая вдруг перестает тебя слушаться. Оказалось, ты забыл снять питание с розетки и приемника... Кстати, последний порадовал двумя классическими ручками типа «громкость» и «настройка» – для простейших операций не нужно выискивать разного рода кнопочки и уж тем более лазить по меню. Для человека, который в первую очередь водитель, а не радиослушатель, это, по-моему, очень важно. Что касается разного рода гнездышек и разъемов, то я ими никогда пользоваться не буду, но... Ситуация та же, что с телефонами: невозможно купить приличный аппарат, лишенный фотокамеры.

На фоне редакционного «Гетца» машина выглядит весьма нарядно. Материалы панели и обивки не раздражают. Посадка удобная: я спокойно разместился даже позади высоченного коллеги, отодвинувшего водительское кресло далеко от руля. Что до цены... А какую машину считать дешевой?

Алексей Воробьев-Обухов, редактор

Меня, как электронщика в прошлой жизни, заинтересовала русифицированная аудиосистема «Рио» – тем более что в этой комплектации она дополнена еще и встроенным спикерфоном с голосовым управлением. Интересно, как она понимает наш великий и могучий? Те команды, которые заложены в программу, и цифры воспринимала практически безошибочно, независимо от того, мужским или женским голосом произносились нужные слова. Однако пока еще нельзя сказать «девятьсот один» – лишь «девять, ноль, один». Так вводить номера не слишком удобно, поэтому можно сделать это лишь однажды, присвоив любимым абонентам голосовые метки.

Тут-то и поджидала засада. Даем бесплатный совет всем покупателям «Киа» с таким спикерфоном: не вздумайте послушаться железную леди (или рекомендацию из инструкции) и произнести слово «записать». Тогда придется начинать весь процесс заново! Нужное кодовое слово было найдено методом проб и ошибок: «подтвердить». Интересно, что ровно та же ошибка в программе присутствует и в моем домашнем «Киа-Соул» уже около двух лет.

Еще одна рекомендация: имена избранных контактов лучше вводить при работающем двигателе, чтобы на них наложились типичные шумы. И не выбирайте схожие по звучанию слова. Например, «жена» и «Гена» будут путаться, а вот «Геннадий» в данном случае – то, что надо. Кстати, что проще русифицировать – голосовое управление или надписи на дисплее? Здесь легко справились с первым, но не одолели второго: на экране комбинации приборов загораются привычные русские слова, а вот на дисплее «магнитолы», увы, только английские. А ведь по ним производятся настройки!

Хотелось бы, чтобы машина возмущенно пищала, если пытаешься ее запереть при открытых окнах. Долго соображал, как подать питание на розетку и гнездо прикуривателя при выключенном двигателе. Оказалось, для этого необходимо нажать кнопку пуска, не трогая педаль тормоза! Впрочем, эта рекомендация есть в объемистом мануале.

nokian
TYRES

Самые первые. Самые быстрые*

С того момента, когда мы создали первую в мире зимнюю шину, мы поняли, что страсть к совершенству никогда не позволит нам остановиться на достигнутом.

В течение более 75 лет мы производим и совершенствуем шины Nokian Hakkapeliitta. В 2011 году мы установили новый мировой рекорд скорости на льду на шинах Nokian Hakkapeliitta 7 – 331,6 км/ч, расширив границы понятия *безопасность* до невиданных пределов.

Разрабатывая шины с применением инновационных технологий и тестируя их в суровых северных условиях, мы предлагаем Вам бескомпромиссную безопасность и надежность шин Nokian Hakkapeliitta.

Шины Nokian. От знатоков севера

8 800 200 88 50 **www.nokiantyres.ru**

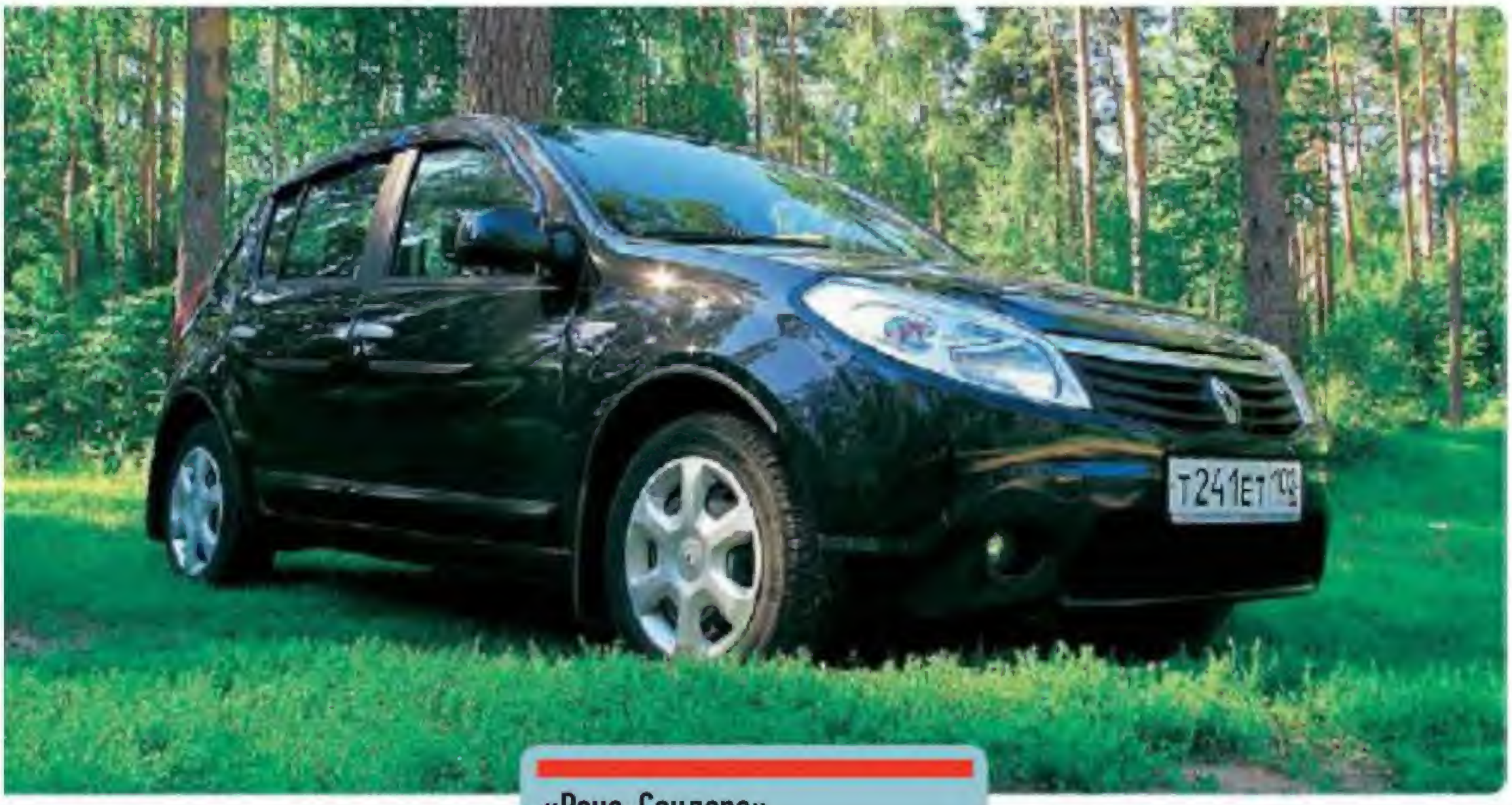
* В 1934 году компания Nokian Tyres произвела первую в мире зимнюю шину.

В 2011 году на автомобиле, укомплектованном зимними шинами Nokian Hakkapeliitta 7, был установлен рекорд скорости на льду (331,6 км/ч), занесенный в Книгу рекордов Гиннеса. Рекорд скорости установлен профессионалами. Повторение Вами рекорда скорости будет являться нарушением ПДД, правил эксплуатации автомобильных шин и представлять угрозу для жизни и здоровья.

Реклама. Товар сертифицирован

ЧЕРНАЯ ЖЕМЧУЖИНА

Наш читатель **Урал Ильясов** преодолел за рулем «Рено-Сандеро» 50 000 километров.



«Рено-Сандеро»
- Изготовитель – «Автофрамос»
- Год выпуска – 2011-й
- В эксплуатации – с мая 2011 года
- Пробег – 50 000 км
- Средний расход бензина – 8,66 л/100 км

Речь идет о машине в комплектации «Престиж», с АКП и 16-клапанным двигателем объемом 1,6 л.

ДВИГАТЕЛЬ

Собираясь купить машину, конечно же, изучал отзывы владельцев о разных ее вариантах. Известно, что 16-клапанный двигатель многие считают «верховым» – дескать, в каких-то обстоятельствах, особенно на оборотах ниже средних и при повышенной нагрузке, он будет казаться вялым. Но мой опыт эксплуатации «Рено-Символ» с 16-клапанным двигателем даже меньшего литража (1,4 л) подтвердил старую истину: поведение машины в значительной степени зависит от водителя. Обмен мнениями на форумах владельцев показывает, что преимущества 8-клапанных двигателей в большинстве случаев привлекают тех, для кого чем проще, тем лучше. Ну, есть такая категория автомобилистов, и никто не запретит им так рассуждать.

Не хочу никого убеждать в своей гиперактивности, но мне нетрудно чуть сильнее нажать на педаль газа. И бросок стрелки тахометра к отметке 5500 об/мин не вызывает предынфарктного состояния. Зато выше 2500–3000 оборотов мощность двигателя вполне достаточна, чтобы ехать уверенно, напористо, меньше ошибаться при обгонах, на подъемах и так далее.

Другая сверхмодная тема – коварство электронной педали газа, которая некоторые автомобили ну прямо-таки душит. На «Сандеро» такая же. Допускаю, что эта штуковина в каких-то ситуациях немного влияет на двигатель, но и той мощности, что в нем остается, хватает. Вот таков мой субъективизм. А резюме после года службы двигателя простое: ни в жару, ни в лютый мороз с ним не случалось ничего, о чем было бы неприятно вспоминать.

КОРОБКА-АВТОМАТ

После серьезных раздумий я купил автомобиль именно с АКП. Одно время многие говорили о ненадежности французских коробок DP0. Вот я и не спешил с покупкой. Когда же автомобили стали комплектовать модернизированными агрегатами DP2 с клапаном модуляции и гидротрансформатором ZF, решил, что время пришло.

Итак, в мае 2011 года я сел за руль «Рено-Сандеро» цвета «черный жемчуг». Первая моя машина с автоматом. Если отбросить мелочи, работа АКП в целом устраивает. Передачи переключаются достаточно мягко, без рывков, но при этом поток я не торможу и людям с нормальными реакциями не мешаю. А дворовым гонщикам, следуя известному лозунгу, охотно даю дорогу.

По-настоящему оценить динамику можно на загородных трассах, где силовой агрегат задает хороший темп. Мне нравится простота автомата.

Кто-то спросит: ну а как автомат пережил холода, гололед, снегопады? В свое время и меня это беспокоило. Теперь знаю, что зимой нет с ним проблем. Перед поездкой слегка разогреваю коробку, несколько раз переключив режимы *D* и *R*. А тронувшись, километр-другой еду с малыми нагрузками на агрегат, – тем более что на скользкой дороге машина «гребет» так, как нужно, – ведь большей тяги все равно не получишь. К примеру, на проселке «Сандеро» позволял без чрезмерных усилий выезжать из заснеженной

Дополнительная полочка. Всегда найдется что положить.

Фонарик в ручке, конечно, пустячок, но приятный!

Задний (погрузочный) порог защитил накладкой.

Освещение багажника – штука очень полезная.

Подлокотник установил сам. Получилось неплохо.

Так я укрыл сеткой «жабо»: мусора стало меньше!

колеи, где мои приятели на других авто порой затруднялись. Так что после года эксплуатации и 50 000 км пробега могу сказать, что автомат ни разу не подвел. А несколько увеличенный расход бензина с ним естественен: в конце концов, за удобство надо платить.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

К чему здесь придраться, пока не нахожу. Подвеска будто сделана под меня: плотная, упругая, непробиваемая. Всё в ней в меру. Машина всегда предсказуема, спокойно подчиняется рулю, не заваливается в поворотах. Тормоза тоже неплохи. Педаль чуть жестковата, но вполне информативна. Что касается антиблокировочной системы, то она работает логичнее, чем на некоторых из моих прежних машин.

САЛОН, КЛИМАТ

Кому как, а мне салон в самый раз! Простой, скромный и практичный. Некоторые говорят – мрачноватый. Никаких фильдеперсовых крутилок, голубых экранчиков и жемчужных подсветок, которые так скрашивают невыносимую жизнь представителей шоу-бизнеса. Меня же автомобиль-труженик вполне устраивает. Вертикальная посадка в кресле нравится, я удобно устраиваюсь. Единственное, что сам приспособил, – это надувная подушка, подпирающая поясницу. Места над головой и по бокам достаточно, сзади – широко и просторно, да и в багажнике свободно. Ездить мне приходится много и часто, нередко до 550 км в одну сторону.

Климатические устройства испытал основательно. На предыдущей машине был климат-контроль, а тут кондей, да такой эффективный, что за полчаса первой же поездки надул ангину. Излечившись, я стал обращаться с холодом осторожно. К переключателям отопителя и вентиляции привык быстро, но вот с логикой раздачи горячего воздуха – проблемы. Иной раз пассажир вопит, что его ноги дымятся, а мои все еще не оттаяли.

В условиях города вентилятор хорошо способствует обогреву салона в режиме «2», а на трассе можно вообще его не включать: напор набегающего воздушного потока обеспечивает (по крайней мере, у передних сидений машины) приемлемую температуру. А вот вентилируется салон слабо. Это становится очевидно в мороз, особенно если едешь не один: боковые окна (прежде всего задние) сильно и быстро обмерзают. Оставляет желать лучшего и звукоизоляция. На высоких скоростях надоедают шумы колес и ветра за бортом, еще и двигатель на повышенных оборотах добавляет. Руки чешутся вплотную заняться этой проблемой.

РАСХОДЫ НА СОДЕРЖАНИЕ RENAULT SANDERO (0–50 000 км), руб.

ТО	19 597
Ремонтные затраты	5725
Вложения в оборудование и улучшение авто	61 531
Прочие расходы на содержание	22 928
ИТОГО	109 781

НЕИСПРАВНОСТИ

За 50 000 км ничто не подводило, даже все лампочки по-прежнему родные. Разумеется, ТО проведены в полном объеме. Всё работает безотказно, не считая мелочей. Так, потерялись две клипсы с передних брызговиков и дважды перегорал предохранитель в цепи прикуривателя (виноват был штекер видеорегистратора).

Да, еще трещины на стекле: они пошли от сколов в районе передних стоек справа и слева. Авторитетные мастера сказали, что в этих участках за счет кривизны стекла образуются зоны значительных остаточных напряжений, поэтому-то даже от небольшого внешнего воздействия начинается необратимый процесс.

Трещины удалось остановить, когда одна была длиной 15 см, другая – 20 см. Могу посоветовать: если после удара камешка виден скол или тут же поползла трещина, заклейте ее скотчем, чтобы внутрь не проникали влага и грязь. В противном случае ремонт клеящим составом будет менее надежным и повреждение все-таки останется заметным. ЗР

На правах рекламы

БЮРО ПУТЕШЕСТВИЙ

Зарулем

105082, Москва, ул. Бакунинская, д.72
т. 495 961 11 51, т/ф 495 961 11 50
http://travel.zr.ru,
e-mail: turburo@zr.ru zrtravel@zr.ru

"АВТОТУРЫ БЕЗ ГРАНИЦ!"

ПОЕЗДКИ НА СВОИХ АВТОМОБИЛЯХ

ТУР В КАВАЛЛИНО
(рядом с Венецией)
Польша – Прага (2 ночи) – Каваллино (неделя на море) – Вена (2 ночи) – Венгрия
от 19 200 руб.

ТУР В БОЛГАРИЮ
(неделя на море)
от 8 250 руб.

ТУР В ХОРВАТИЮ
(неделя на море)
от 11 550 руб.

БЛИЦ-ТУР В ЕВРОПУ
Будапешт (1 ночь) — Вена (2 ночи) — Прага (3 ночи) — Дрезден (1 ночь)
от 15 880 руб.

НОВЫЙ ГОД В ФИНЛЯНДИИ
29.12-03.01
от 18 200 руб.

разработка индивидуальных маршрутов

«Ауди» определила цены нового поколения A3. Стоимость трехдверного хэтчбека начинается с 1 082 000 рублей. Пока на нашем рынке он лишь с одним мотором – 1,8 TFSI (180 л.с.). Коробка передач – роботизированная S tronic с двумя сцеплениями. А вот тип привода можно выбрать: на передние или на все колеса. За последний вариант надо доплатить 84 000 рублей. Впрочем, традиционно для этой немецкой марки доплаты потребует многое – ксеноновые фары, панорамная крыша, климат-контроль, навигация и др.

SUBARU

«Субару» через Интернет

Начались продажи спортивного купе BRZ. Обойдется автомобиль в 1 436 000 рублей. Комплектацию предложат всего одну: ксеноновые фары, противотуманки, 17-дюймовые легкосплавные колеса, двухзонный климат-контроль, подогрев передних сидений, круиз-контроль и другое. Мотор также всего один – 200-сильный. Трансмиссия – 6-ступенчатая механическая. Японская компания дала также старт продажам «Форестера TS» с 263 «лошадками» под капотом и 5-диапазонным автоматом. Как и у BRZ, у вседорожника «Субару» всего одно исполнение. Однако доступное оборудование с лихвой компенсирует отсутствие выбора. Судите сами: люк с электроприводом, электрорегулировка водительского сиденья, кожаная обивка салона, камера заднего вида, доработки, сделанные отделением STI, и т. д.

В этом году к дилерам поступит лишь шесть десятков BRZ и 99 «форестеров». В «Субару» решили уравнять шансы всех покупателей вне зависимости от того, есть ли поблизости дилер марки, и стали продавать эти модели через свой официальный сайт.

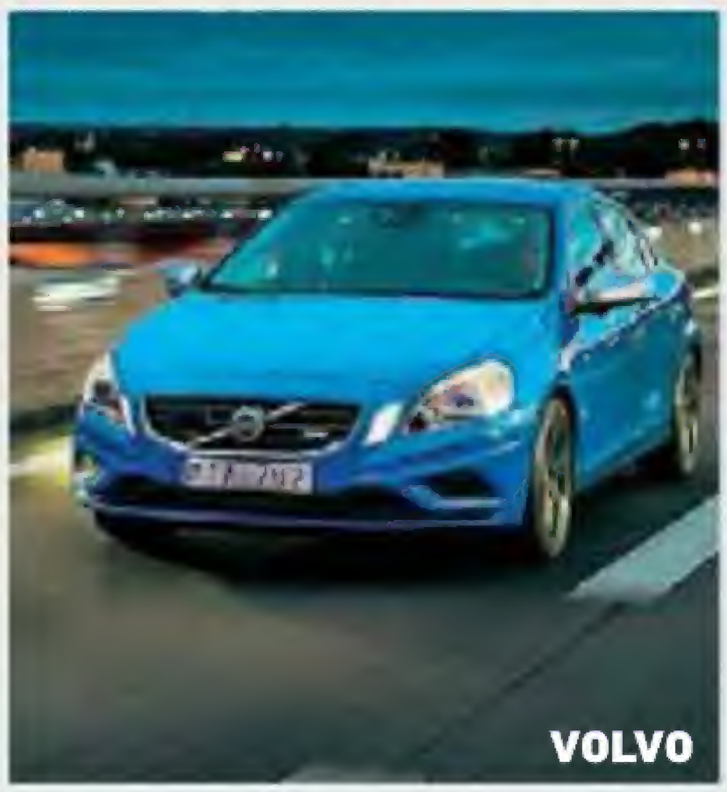
«Ягуар» с полным приводом

Для поклонников марки приготовлен новогодний подарок – в январе начинаются продажи полноприводных XF и XJ. Стоимость первого – от 2 880 000 рублей, а второй обойдется минимум в 4 320 000 рублей.

Обе модификации оснастили 3-литровым мотором мощностью 340 л.с., в паре с которым идет 8-ступенчатая автоматическая коробка передач. Обязательна для всех и система «старт-стоп».

БМВ рассказала, сколько будет стоить обновленный флагман марки. Цена «семерки» с базовым 258-сильным двигателем – от 3 400 000 рублей. Набор оборудования остался практически неизменным. Добавили мультимедийную систему с 9,2-дюймовым дисплеем для задних пассажиров, а на центральный дисплей теперь можно выводить 3D-изображение высокого разрешения.

НОВЫЕ ЦЕНЫ НА ВСЕ «ВОЛЬВО»



Шведы рассказали о ценах и комплектациях своих автомобилей в наступающем году: рост цен не превысил полутора процентов, а изменений в модельном ряду довольно много. Так, у «Вольво-S60» появился новый турбомотор о 180 «лошадках», у которого, в отличие от предшественника той же мощности, подрос крутящий момент – 300 Н·м против 240. Старший собрат S80 тоже с обновкой – мощность 5-цилиндрового двигателя возросла до 249 л.с. (было 232 «лошадки»). А вот приобрести седан S40 или универсал V50 уже не получится – продажи этих моделей решили прекратить.

Вседорожник XC90 тоже прибавил: дизельный мотор объемом 2,4 л выдает отныне не 185, а 200 л.с. А у «Вольво-XC60» появился новый 136-сильный двигатель.

- Спорт-купе C30 – от 874 000 рублей
- Купе-кабриолет C70 – от 1 999 000 рублей
- Седан S60 – от 1 099 000 рублей
- Седан S80 – от 1 429 000 рублей
- Универсал V60 – от 1 296 000 рублей
- Компактный вседорожник XC60 – от 1 574 000 рублей
- Вседорожник XC70 – от 1 435 000 рублей
- Вседорожник XC90 – от 1 799 900 рублей

На правах рекламы

SAPFIRE
PROFESSIONAL
www.sapfire.ru

Выбирай ЛУЧШЕЕ...

СРЕДИ ТОРОСОВ И АЙСБЕРГОВ

Сергей Мишин представляет результаты теста «скандинавок» и «шиповок» двух популярных размеров.

Сравнивать между собой результаты шипованных и нешипованных шин не стоит, поскольку они тестировались в разные дни, в разных погодных условиях, а соотношение сцепных свойств тех и других покрышек зависит от погоды очень сильно. При одной температуре впереди оказываются «шипы», при другой – мягкие «липучки». Мы выяснили это еще несколько лет назад: ЗР, 2009, № 1; http://www.zr.ru/content/articles/16906-test_shipy_i_lipuchki_na_ldu_kazus_gradusa

Теперь представим участников.

15 ДЮЙМОВ, НЕШИПОВАННЫЕ

Самые дорогие шины – Nokian по 4150 руб., но они и лучшие – Hakkapeliitta R (российского производства) вместе с Michelin X-Ice 2 поделили первое место. Соотношение цена/качество – 4,5.

Чуть дешевле, за 4100 руб., можно купить ContiVikingContact 5. Наши результаты подсказывают: и эти шины на своем месте. Правда, по соотношению цена/качество (4,6) эта покупка чуть менее выгодна.

А вот Michelin X-Ice 2 в состязании цен стоит на лучшей позиции: 3900 руб. Соотношение цена/качество, равное 4,2, самое привлекательное в первой тройке. Полагаем, что стоимость этой шины занижена специально, поскольку на рынке уже есть новая модель – Michelin X-Ice третьего поколения. Ее официально представили прошлой зимой за пределами России, отложив официальную презентацию новинки у нас почти на год.

На четвертом месте Goodyear UltraGrip Ice+ по 3560 руб. за штуку (полагаем, цена завышена – плата за высокий бренд). Соотношение цена/качество – 4,1.

Пятым в финансовом рейтинге следует Bridgestone Blizzak Revo GZ – 3520 руб. Шина дешевле на самую малость. Заработав в наших тестах 892 балла, она оказалась на четвертом месте с еще более привлекательным соотношением цена/качество, равным 4,0.

Совсем близко по цене (3500 руб.), но уже на шестом месте следующая шина – Pirelli Winter IceControl. В итоговой таблице занимает тоже шестое место с 846 баллами. Полагаем, что продавать ее должны чуть дешевле: сейчас индекс цена/качество равен 4,1 – как у более сильного «Гудиера».

Yokohama iceGUARD iG35 за 3400 руб. на седьмом месте, хотя в тесте показала восьмой результат, набрав всего лишь 820 баллов. Раз покупают, значит, есть те, кто готов платить за надпись *Made in Japan*.

Нижнекамская Viatti Brina набрала 816 баллов и заняла девятое место. Шина с иностранным названием по цене всего 2600 руб. за штуку должна хорошо продаваться, полагают местные маркетологи. Пожелаем им удачи.

Самая дешевая шина – Cordiant Polar SL за 2500 рэ. А в тесте она заняла седьмое место, даже опередив японский продукт. На наш взгляд, 826 баллов при соотношении цена/качество, равном 3,0, – результат, достойный внимания.

Вместе с автором шины тестировали Антон АНАНЬЕВ, Вадим КОРАБЛЕВ, Юрий КУРОЧКИН, Евгений ЛАРИН, Антон МИШИН, Андрей ОБРАЗУМОВ, Валерий ПАВЛОВ и Дмитрий ТЕСТОВ.

Благодарим за техническую поддержку сотрудников автополигона АВТОВАЗа, тольяттинскую компанию «Волгашинторг», а также производителей шин, предоставивших на тест свою продукцию.

9 место

Viatti Brina V-521

Место изготовления	**Россия**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**асимметричный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**8,2–8,6 мм**
Твердость резины по Шору	**51 ед.**
Масса шины	**9,8 кг**
Средняя цена	**2600 руб.**
Соотношение цена/качество	**3,2**

Появились на свет в 2010 году, в нашем тесте участвуют впервые.

Слабы на льду по всем направлениям – в разгоне, в поворотах и торможении.

На снегу более покладисты: хуже других держат повороты, слабо разгоняются, но хорошо тормозят – наравне с «Нокиан»!

Курсовая устойчивость на заснеженной дороге оставляет желать лучшего: машина ощутимо рыскает, требуя подруливания. Удержать нужное направление мешает низкая информативность – руль по усилию практически пустой.

В быстрых поворотах первая реакция хорошая, хотя углы поворота баранки великоваты. Переход в скольжения мягкий, задаваемую траекторию держат, однако и здесь водителя огорчит излишне легкий, пустой руль.

Сугробов не любят, – при необходимости их лучше преодолевать ходом, без поворотов и остановок. Изменять направление отказываются, троганье возможно лишь внатяг. При пробуксовке норовят закопаться, назад выбираются неохотно.

На асфальтовой прямой машина идет ровно только при ускорении. На постоянной скорости плавает, требуя неустанной корректировки, на которую реагирует неприятным подруливанием задней оси.

Тормозят на сухой дороге слабо, на мокрой – хуже всех.

Некомфортны: громко шумят, с ростом скорости всё сильнее. Передают толчки от средних и крупных дорожных неровностей, вибрируют на мелких.

Топливо расходуют средне при любой скорости движения.

Хорошее торможение на снегу, удовлетворительная управляемость на зимней дороге.

Наихудшие поперечное сцепление на снегу и торможение на мокром асфальте, слабые сцепные свойства на льду, разгон на снегу, торможение на сухом асфальте.

816 баллов

Допустимы для частично заснеженных и слегка обледенелых дорог.

8 место

Yokahama iceGUARD iG30

Место изготовления	**Япония**
Максимальная скорость	**Q/160 км/ч**
Рисунок протектора	**направленный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**8,1–8,3 мм**
Твердость резины по Шору	**59 ед.**
Масса шины	**8,7 кг**
Средняя цена	**3400 руб.**
Соотношение цена/качество	**4,1**

Создана в 2008 году, на нашем рынке появилась в 2009-м, но в тесте ЗР принимает участие впервые.

На льду поперечное сцепление и разгон самые слабые. Торможение среднее, и это радует.

А вот на снегу и торможение, и разгон хуже, чем у всех прочих участников теста, хотя в поворотах держатся за дорогу средне.

На заснеженной прямой немного рыскают, уводят машину с заданного направления, затягивая в более глубокий снег.

Управляемость посредственная: машина плохо слушается руля и норовит распрямить траекторию, соскальзывая наружу виража. Занос возникает, только если его спровоцировать, но хорошо компенсируется.

В глубоком снегу двигается неуверенно, причем только с определенной степенью буксования. Поворачивать отказывается, сползает в колею или туда, где меньше сопротивление.

По асфальту идет ровно, но при корректировке направления напрягает. При малых углах руль очень вялый, но при увеличении угла поворота автомобиль резко меняет направление на больший угол, чем требовалось.

Торможение стабильное и на сухом, и на мокром асфальте, тормозной путь средней величины.

Вполне комфортны: тихие на любой дороге, лишь на гребенке слегка зудят. Передают вздрагивания и небольшие толчки от мелких неровностей.

Лишнего топлива не расходуют, но и экономить не позволяют.

Низкий уровень шума, удовлетворительная плавность хода, средние торможение на льду, мокром и сухом асфальте, поперечное сцепление на снегу, расход топлива при любой скорости.

Самые слабые продольные сцепные свойства на снегу, разгон и поперечное сцепление на льду, сложная управляемость на зимней дороге, низкий уровень проходимости в глубоком снегу.

820 баллов

Допустимы для очищенных и частично обледенелых дорог.

На правах рекламы

7 место
Cordiant Polar SL

Место изготовления	**Россия**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**направленный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**9,5–9,7 мм**
Твердость резины по Шору	**52 ед.**
Масса шины	**9,8 кг**
Средняя цена	**2500 руб.**
Соотношение цена/качество	**3,0**

Производство и продажи начаты в 2009 году.

На льду поведение несбалансированное – средней руки разгон, слабое сцепление в поворотах и самое слабое торможение.

Зато на снегу всё ровно, сцепление среднее во всех направлениях.

По заснеженной дороге вроде и несут автомобиль ровно, и руль в «нуле» плотный, понятный, – но задок погуливает из стороны в сторону, а это не придает уверенности.

В поворотах поведение нестабильное. В начальной фазе чаще возникает неприятный занос, который удается компенсировать добавлением газа. При довороте руля его информативность резко снижается, буквально падает. Чем дело кончится, никто не ведает – приходится бороться либо со сносом, либо с заносом.

Та же неуверенность и в глубоком снегу. Двигаются хорошо лишь на грани буксования. Особенно опасна пробуксовка в момент троганья: приводит к закапыванию. С другой стороны, маневры даются без напряжения, задним ходом машина выбирается уверенно.

На асфальте идут ровно, реакции при корректировке направления четкие. Но и здесь задняя ось не дает водителю расслабиться, подруливая уже после действий рулем. Это придает автомобилю запаздывающую избыточную поворачиваемость.

Торможение и на сухой, и на мокрой дороге слабое.

Тихими шины назвать нельзя – издают повышенный гул. Передают толчки на кузов от средних и крупных неровностей, вибрируют на мелких.

Расход топлива выше среднего при любой скорости.

Средние сцепные свойства на снегу и разгон на льду, удовлетворительные курсовая устойчивость и проходимость.

Самое плохое торможение на льду, слабые поперечные сцепные свойства на льду, торможение на мокром и сухом асфальте; повышенный расход топлива.

826 баллов

Подойдут в первую очередь для заснеженных дорог.

6 место
Pirelli Winter IceControl

Место изготовления	**Китай**
Максимальная скорость	**Q/160 км/ч**
Рисунок протектора	**асимметричный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**8,3–8,9 мм**
Твердость резины по Шору	**50 ед.**
Масса шины	**10,2 кг**
Средняя цена	**3500 руб.**
Соотношение цена/качество	**4,1**

Создана в 2009 году, тогда же начала продаваться в России, в 2011-м модернизирована.

На льду торможение и поперечное сцепление средние, а разгон слабый.

На снегу, наоборот, разгон средний, торможение слабое, а поперечные сцепные свойства самые низкие, наравне с «Виатти».

По заснеженной дороге идут ровно, не реагируя на разную толщину снежного одеяла, – курсовая устойчивость у «Пирелли» традиционно хороша.

Управляемость тоже без замечаний: руль плотный, понятный, реакции четкие. Переход в скольжения мягкий, траекторию можно задавать и корректировать как рулем, так и газом. Заноса практически нет, в пределе машина вся начинает сползать наружу.

Глубокий снег преодолевать не хотят. Вперед двигаются неохотно, даже в движении пытаются закопаться. Хорошо, хоть задним ходом выбираются.

На асфальте напоминают летние шины – плотный руль в околонулевой зоне, отличная информативность и четкое следование заданному направлению.

Торможение на удивление слабое на мокром и самое слабое на сухом асфальте.

Шум повышенный, высока вибронагруженность – комфорту фирма уделяет мало внимания.

Катятся не очень охотно – расход топлива повышенный при любой скорости.

Хорошая курсовая устойчивость и управляемость на зимней дороге, средние торможение и поперечное сцепление на льду.

Самые слабые поперечное сцепление на снегу и торможение на сухом асфальте, слабое торможение на снегу и мокром асфальте, низкий уровень проходимости и плавности хода.

846 баллов

Подойдут в первую очередь для обледенелых дорог.

5 место
Goodyear UltraGrip Ice+

Место изготовления	**Польша**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**направленный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**9,3–9,8 мм**
Твердость резины по Шору	**51 ед.**
Масса шины	**8,3 кг**
Средняя цена	**3560 руб.**
Соотношение цена/качество	**4,1**

Появились на свет в 2009 году, на рынке присутствуют с 2010-го.

Заслуженно входят в первую пятерку. Отличаются от тех, кто остался позади, хорошим балансом: все характеристики пусть не лидерские, но ровные на любом из покрытий, которые встретишь в зимнее время на наших дорогах.

Например, на льду и в продольном, и в поперечном направлениях показали средние результаты.

На снегу не так хороши: разгон и поперечное сцепление средние, но чуть подводит слабое торможение.

На высокой скорости по снегу идут ровно, но не хватает информативности на руле.

Недостает уверенности и при движении в повороте. При входе ощутимая задержка в реакциях заставляет излишне поворачивать баранку. По этой причине в начальной фазе поворота машина идет в снос, требуя сбросить газ. А на дуге поворота норовит сорваться в занос, который, к счастью, легко парируется.

Сугробы преодолевают без напряжения, вперед идут уверенно, при троганье не закапываются, но сильно буксовать не любят.

По асфальту слегка рыскают на поперечных неровностях, на подруливания откликаются с небольшой задержкой.

По части шума претензий нет, даже на шершавом асфальте катятся тихо. Но на выпуклых неровностях прилично встряхивают машину и передают вибрации от швов, трещин и микронеровностей дороги.

Тормозят средне, не выказывая предпочтения сухому или мокрому покрытию.

При скорости 60 км/ч помогают экономить топливо, при 90 км/ч выглядят с этой точки зрения средне.

Хорошая проходимость в глубоком снегу и низкий уровень шума, экономичны при скорости 60 км/ч.

Слабое торможение на снегу.

867 баллов

Подойдут для любых зимних дорог и зимнего бездорожья.

	4 место	3 место
	Bridgestone Blizzak Revo GZ	**Continental ContiVikingContact 5**
Место изготовления	**Япония**	**Германия**
Максимальная скорость	**S/180 км/ч**	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**асимметричный**	**асимметричный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**8,9–9,5 мм**	**8,2–8,8 мм**
Твердость резины по Шору	**49 ед.**	**51 ед.**
Масса шины	**9,0 кг**	**8,9 кг**
Средняя цена	**3520 руб.**	**4100 руб.**
Соотношение цена/качество	**4,0**	**4,6**
	Модель – ровесница «Гудиера», создана в 2009-м, на нашем рынке продается с 2010 года. Хороши на льду в разгоне, тормозные свойства и поперечное сцепление только средние. На снегу разгон и поперечное сцепление средние, а торможение слабовато. Хуже останавливается лишь «Иокогама». По снежной дороге идут ровно. Эксперты отметили не только уверенное удержание направления, но и информативный руль, а также незамедлительные реакции на корректировку курса. В быстрых поворотах скорость ограничена мягким сносом передней оси, который устраняется доворотом руля или небольшим снижением скорости. Информативность баранки высокая. Сугробы преодолевают неохотно, вперед двигаются неуверенно, плохо поворачивают. Задним ходом двигаются более уверенно, позволяют выбраться из снежной ловушки. По асфальту идут практически ровно, немного рыскают на поперечных неровностях, а при корректировке направления чуть запаздывают. Тормозят на мокром покрытии хорошо, а на сухом останавливаются лучше всех. Довольно комфортны – идут по любому покрытию мягко и тихо, разве что чуть шипят на снежной дороге. Расход топлива средний при 60 км/ч, а при 90 км/ч повышенный.	Выпускаются с 2008 года, тогда же начали продаваться на российском рынке. За это время смесь не раз модернизировали. На льду показывают средние результаты в торможении и поперечном сцеплении, а разгоняются хорошо. Зато за снег цепляются лучше всех: в соответствующих упражнениях лидировали. А вот курсовая устойчивость чуть подкачала: небольшие сложности появляются при попытке скорректировать направление движения. При каждом небольшом повороте руля водителя немного напрягает замедленная реакция и неглубокий, но продолжительный занос. В быстрых поворотах мешают задержки в реакциях и низкая информативность баранки, что приводит к нарастающему заносу с затянутой стабилизацией. В глубоком снегу превращают машину в трактор. Очень уверенно трогаются, двигаются и маневрируют в любых режимах, не боясь буксования. На асфальте слегка плавают, подвержены влиянию бокового ветра, ощутимо запаздывают на корректирующие действия рулем. Передают вибрации от мелких неровностей, жестко проходят дорожные стыки, заставляя автомобиль вздрагивать. Шумят, неприятно хрустят и гудят в скользких поворотах, когда находят, за что зацепиться. Тормозят на мокром асфальте лучше всех. Да и на сухом показывают хорошие результаты. При скорости 60 км/ч самые экономичные (наравне с «Гудиером», «Мишленом» и «Нокиан»), при 90 км/ч тоже лишнего не требуют.
	Лучшее торможение на сухом асфальте, хорошие разгон на льду и торможение на мокром асфальте, хорошая управляемость на обледенелой дороге.	**Лучшие сцепные свойства на снегу и торможение на мокрой дороге, хорошие разгон на льду и торможение на сухом асфальте, отличная проходимость в глубоком снегу.**
	Слабое торможение на снегу, нескромный расход топлива при скорости 90 км/ч.	**Средние торможение и поперечное сцепление на льду, незначительные замечания в адрес курсовой устойчивости, управляемости и комфорта.**
	891 балл	**900** баллов
	Подойдут для любых зимних дорог.	Подойдут для любых зимних дорог и зимнего бездорожья.

На правах рекламы

1-2 место	1-2 место
Michelin X-Ice 2	**Nokian Hakkapeliitta R**
Место изготовления: **Испания**	Место изготовления: **Россия**
Максимальная скорость: **T/190 км/ч**	Максимальная скорость: **R/170 км/ч**
Рисунок протектора: **направленный**	Рисунок протектора: **направленный**
Глубина рисунка протектора по ширине: **8,1–8,4 мм**	Глубина рисунка протектора по ширине: **8,6–9,1 мм**
Твердость резины по Шору: **57 ед.**	Твердость резины по Шору: **51 ед.**
Масса шины: **8,5 кг**	Масса шины: **8,2 кг**
Средняя цена: **3900 руб.**	Средняя цена: **4150 руб.**
Соотношение цена/качество: **4,2**	Соотношение цена/качество: **4,5**
Созданы в 2008 году, с тех пор и продаются. Хороший баланс сцепных свойств на всех покрытиях, которые можно встретить на зимней дороге. На льду сцепные свойства ровные, независимо от действий и режимов – в повороте, при разгоне, при торможении. На снегу хорошие поперечное сцепление и разгон, но торможение среднее. По прямой идут ровно, без намека на желание увильнуть с заданного направления, точно реагируют на руль при корректировке курса. В поворотах ведут себя понятно, без проблем и неожиданностей. Четко прописывают виражи, позволяют корректировать радиус рулем или изменением подачи топлива. В сугробах чувствуют себя как дома. Ощущения схожи с теми, что получаешь от «Континенталя». Уверенно гребут, трогаются в любых режимах, маневрируют без затруднений. На асфальте идут ровно, подкупают четкими реакциями, сравнимыми с поведением летних шин. Тормозят хорошо, независимо от того, сухой асфальт или мокрый. Комфортны: лишь слегка озвучивают тракторный след и шершавый лед. По поводу плавности хода замечаний тоже нет. Экономичны при городских скоростях, не злоупотребляют топливом и при 90 км/ч.	Созданы в 2008 году, с тех пор их практически ежегодно модернизируют. На льду – недосягаемые для соперников по тесту сцепные свойства во всех дисциплинах: в торможении, при разгоне и на круге. На снегу сцепление очень хорошее: при разгоне и в повороте лучшее, наравне с «Континенталем», в эффективности торможения слегка ему уступают – второй результат. По прямой «белой» дороге идут ровно, не требуя корректировки. По управляемости схожи с «Бриджстоуном» и «Пирелли»: столь же четкие реакции, машина так же послушно меняет траекторию при манипуляциях рулем или газом. Такая же хорошая стабилизация после скольжений, спровоцированных водителем. Глубокий снег лучше преодолевать, утопив педаль газа в пол. Правда, в этом режиме рискуете забраться в такой сугроб, откуда без лопаты или посторонней помощи не выбраться. Хотя во время тестов она не понадобилась – задним ходом автомобиль выезжал всегда. По асфальту идут ровно, но эксперты отметили небольшие запаздывания при корректировке курса. Тормозят хорошо на мокром покрытии и средне на сухом. Что касается комфорта, есть небольшие замечания – несколько повышен уровень шума на неровной дороге, передаются вибрации от мелких неровностей. При любой скорости расход топлива самый низкий в тесте.
➕ Хорошее торможение на льду, сухом и мокром асфальте, поперечное сцепление на льду и снегу, разгон на снегу, отличная проходимость, хорошие курсовая устойчивость, управляемость. ➖ Среднее торможение на снегу.	➕ Лучшие сцепные свойства на льду, поперечное сцепление и разгон на снегу, хорошее торможение на снегу и мокром асфальте. Лидеры в экономичности при любой скорости. ➖ Среднее торможение на сухом асфальте, незначительные замечания относительно курсовой устойчивости на асфальте, шума и плавности хода.
929 баллов	**929** баллов
Понравятся в любых условиях – от асфальта до зимнего бездорожья.	Подойдут для любых зимних дорог и зимнего бездорожья.

16-ДЮЙМОВЫЕ «ШИПОВКИ»

Nokian Hakkapeliitta 7 за 6600 руб. впереди планеты всей. Дорого, но заслуженно, поскольку это лучшие шины в нашем тесте: 929 баллов. Соотношение цена/качество тоже «лидирующее» – 7,1.

На втором месте ContiIceContact. Разница с победительницей в 200 руб. («Конти» стоит 6400 руб.) и 4 балла дают уменьшение индекса цена/качество до 6,9.

Третье место занимает новинка Goodyear UltraGrip Ice Arctic, – справедливо, поскольку шина явно из лидеров. Ее можно купить уже за 5500 руб.

Чуть дешевле продают Michelin X-Ice North 2 – за 5400 руб. Стоимость даже слегка занижена, ведь у нас в тестах XIN 2 набрал 923 балла, соотношение цена/качество самое привлекательное в лидирующей тройке теста: 5,9.

Еще на 100 руб. дешевле Gislaved NordFrost 5 (5300 руб.). По итогам теста шина набрала 905 баллов, заняв шестое место. Соотношение цена/качество 5,9 равноценно мишленовскому. Любит наш народ «Гиславед», потому и денег не жалеет.

На шестом месте Bridgestone Ice Cruiser 7000 за 5250 руб. В наших тестах эта модель смогла занять лишь восьмое место, набрав 855 баллов. Соотношение цена/качество равно 6,1 – больше, чем у «Мишлена» и «Гиславеда».

На седьмой позиции Pirelli Winter Carving Edge, которую можно купить за 5200 руб. Рекомендуем эти шины, поскольку в тестах они оказались на четвертом месте, набрав 918 баллов. А с такой стоимостью показатель цена/качество самый привлекательный в первой шестерке теста: 5,7.

Следом Yokohama iceGUARD iG35 – и, как водится, с небольшим разрывом по цене с «бриджем»: продается за 5100 руб. Место в ценовом листе близко к занятому в нашем тесте, но соотношение цена/качество завышено: 6,1.

Совсем в другой ценовой категории (4500 руб.) продают новинку Hankook – i-Pike RS. Достойная шина, сделавшая большой шаг вперед от прежней модели и набравшая 886 баллов. Почти вплотную приблизилась к рубежу 900 баллов, отличающему очень хорошие шины от прочих. Индекс цена/качество равен 5,1 – стоит присмотреться.

Рядом не менее достойный Nordman 4 российского производства, предлагают всего за 4400 руб., то есть за две трети цены лидирующего старшего брата. Между тем в нашем итоговом списке «Нордман» занимает пятую (!) позицию. Соотношение цена/качество так и манит – 4,8. Хорошее предложение.

За 4000 руб. найдете Cordiant Polar 2. Место в ценовом рейтинге соответствует полученному нами раскладу, хотя соотношение цена/качество (5,0) менее привлекательно, чем у «Нордмана».

Замыкает парад популярных шин «Кама-Евро 519»: всего 3500 руб., – последнее место и в нашем тесте. Покупка шины с соотношением цена/качество, равным 4,3, не станет разорительной для самого скромного бюджета.

На правах рекламы

Товар сертифицирован. Реклама.

GARMIN.

Автонавигатор
NUVI 2585 LTR / НУВИ

ГАРМИН НАВСЕГДА!

Подробности на сайте www.garmin.ru

- На весь срок эксплуатации бесплатное обновление карты 4 раза в год
- Видеорегистратор в комплекте
- Бесплатный прием информации о пробках
- 2 года гарантии

11 место
Kama Euro 519

Место изготовления	**Россия**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**направленный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**9,1–9,4 мм**
Твердость резины по Шору	**61 ед.**
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	**134/1,5 и 1,6 мм**
Масса шины	**10,5 кг**
Средняя цена	**3500 руб.**
Соотношение цена/качество	**4,3**

Создана в 2008 году, с этого времени продается. В 2010-м модернизирован состав резиновой смеси. Тем не менее на фоне других зимних шин «Кама-Евро 519» выглядит слабо.

На льду сцепные свойства весьма низкие, хуже лишь у «Кордианта».

На снегу сцепление тоже более чем скромное. Единственное утешение – баланс сцепных свойств довольно ровный по всем направлениям: тормозит, разгоняется и держит дорогу в поворотах слабо.

По заснеженной дороге лучше ехать не спеша: машина рыскает из стороны в сторону.

В скользком повороте поведение рваное: машина срывается то в снос, то в занос. Более-менее слушается руля лишь на укатанном снегу. На льду даже при небольшой скорости срывается в занос. Скользит на любом покрытии долго. Держать автомобиль под контролем мешают очень большие углы поворота руля и значительные задержки в реакциях.

В глубоком снегу движется не вполне уверенно. В момент троганья лучше не буксовать. С вывернутыми в сторону колесами трогается лучше, чем прямо. Задним ходом выбирается без проблем.

На асфальте сильно рыскает по дороге. Корректировать направление мешают очень большие углы поворота руля, значительное запаздывание и низкая информативность, а еще неприятное подруливание задней оси.

Торможение на мокром асфальте слабое, на сухом – самое слабое.

На льду и асфальте громко воют протектором. Очень жесткие – передают толчки от средних неровностей и вибрации от мелких.

Удовлетворительная проходимость, средний расход топлива.

Самое слабое торможение на сухом асфальте, слабые сцепные свойства на льду и снегу, торможение на мокром асфальте, сложные курсовая устойчивость и управляемость.

806 баллов

Допустимы лишь для неспешной езды.

10 место
Cordiant Polar 2

Место изготовления	**Россия**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**асимметричный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**9,6–10,1 мм**
Твердость резины по Шору	**63 ед.**
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	**130/1,0 и 1,3 мм**
Масса шины	**9,8 кг**
Средняя цена	**4000 руб.**
Соотношение цена/качество	**5,0**

Увидели свет в 2009 году, но в нашем тесте появились впервые.

Излишне заглубленные шипы делают шину практически беспомощной на льду – ни разогнаться, ни повернуть, ни остановиться.

На снегу держит чуть лучше. Поперечное сцепление ближе к среднему, хотя разгон слабый, а торможение самое слабое. Курс на снегу довольно ровный, отмечаются лишь небольшие рыскания с изменением глубины.

На льду сцепные свойства субъективно оцениваются как очень плохие. Не стоит резко крутить баранку, иначе машина отказывается поворачивать. Если все же удалось повернуть, на дуге ждет занос. На снегу скорость ограничена резким срывом в занос. Парировать его мешает недостаточная информативность рулевого колеса и небольшие задержки в реакциях.

В глубоком снегу движутся не совсем уверенно. Нет ярко выраженных предпочтений в режимах движения, хорошо тянут машину при небольшом буксовании. Задним ходом идут уверенно.

По асфальту идут ровно, но при корректировке направления мешают легкое подруливание задней оси и недостаточная информативность руля.

Торможение среднее и на сухой дороге, и на мокрой.

Комфортом не балуют: раздражающе громко гудят, встряхивают кузов на выпуклых неровностях, толкают на средних, передают вибрации на мелких.

Расход топлива при 60 км/ч повышенный, при 90 км/ч выше среднего.

Шипы удерживаются не очень надежно: за время тестов величина выступания изменилась на три «десятки».

Неплохие поперечное сцепление на снегу и торможение на сухом и мокром асфальте, удовлетворительная курсовая устойчивость и проходимость.

Самые слабые сцепные свойства на льду и торможение на снегу, медленный разгон на снегу, сложная управляемость, низкий уровень комфорта.

808 баллов

Допустимы для хорошо очищенных и слегка заснеженных дорог.

9 место
Yokohama iceGUARD iG35

Место изготовления	**Филиппины**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**направленный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**8,7–8,8 мм**
Твердость резины по Шору	**55 ед.**
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	**128/1,2 и 1,3 мм**
Масса шины	**10,5 кг**
Средняя цена	**5100 руб.**
Соотношение цена/качество	**6,1**

Довольно свежие шины, созданы в 2010 году, с этого времени продаются в России. Но в нашем тесте засветились впервые.

На льду сцепные свойства по всем направлениям средние.

На снегу ведут себя менее уверенно: торможение и поперечное сцепление слабые, разгон самый вялый, наравне с «Бриджстоуном».

На заснеженной дороге немного рыскают.

В поворотах сказываются недостаточно высокие сцепные свойства – машина полностью сползает наружу.

Сугробы не для этих шин: в глубоком снегу застревают, что называется, на ровном месте. При троганье проваливаются, норовят закопаться. Задним ходом двигаются неуверенно.

По идеальному асфальту едут ровно, но на наших дорогах такой встречается не часто. Поэтому требуется постоянная корректировка направления, которая осложнена задержками в реакциях и неприятным подруливанием задней оси.

На сухой дороге машина останавливается неохотно, а торможение на мокрой – самое слабое.

Очень жесткие: толчки от неровностей передаются на пол и сиденье, на рулевом колесе возникают вибрации. Громко шумят и гудят шипами.

Расход топлива средний при любой скорости.

Шипы удерживают надежно, потерь нет, но величина выступа более чем скромная: надежно зацепиться такими шипами за лед и плотный снег не смогут.

Средние сцепные свойства на льду, удовлетворительные курсовая устойчивость и уровень шума.

Самый слабый разгон на снегу, плохие поперечные сцепные свойства и торможение на снегу, сложная управляемость, низкий уровень проходимости и плавности хода.

841 балл

Допустимы для обледенелых и слегка заснеженных дорог.

Valvoline™

Для миллионов водителей во всем мире моторные масла Valvoline – это максимальный уровень эффективности двигателя, мощная защита его деталей от износа, а также возможность продлить срок службы автомобиля.

УВЕРЕННОСТЬ В ДОЛГОЛЕТИИ ВАШЕГО ДВИГАТЕЛЯ

с 1866 года

Перевод текста с этикетки: «100-летний опыт защиты, проверенный в гонках • Синтетическое масло • SAE – Общество инженеров автомобильной промышленности • Моторное масло • 4 литра • Максимальный уровень защиты • Борется с 3 основными причинами поломки двигателя: 1) нагрев; 2) нагар, 3) износ*.
* По сравнению с обычным моторным маслом.

На правах рекламы

8 место
Bridgestone Ice Cruiser 7000

Место изготовления	**Япония**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**направленный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**11,1 мм**
Твердость резины по Шору	**66 ед.**
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	**128/1,5 и 1,7 мм**
Масса шины	**11,1 кг**
Средняя цена	**5250 руб.**
Соотношение цена/качество	**6,1**

Созданы в 2009 году, но на российском рынке появились с опозданием, в 2010-м.

На льду сцепные свойства: средние и в торможении, и в поворотах, и в разгоне.

По снегу едут менее уверенно, чем по льду. Торможение слабое, разгон самый вялый, как у «Иокогамы», поперечное сцепление тоже наиболее низкое.

На заснеженной дороге немного рыскают, но с траектории не уходят. Замедленные реакции на действия рулем.

В быстрых поворотах скорость ограничена долгим сносом. В скольжении передней осью машина на довороты руля не реагирует.

В глубоком снегу уверенно трогается и двигается, но лишь внатяг. Стоит колесам чуть провернуться, тяга теряется и машина тут же останавливается.

По асфальту идут ровно, сохраняют заданный курс. Но когда нужно скорректировать направление движения, водителя напрягает подруливание задней оси и недостаточно информативный руль.

При замерах тормозного пути вновь повеяло «Иокогамой». Как и у нее, торможение слабое и на сухом, и на мокром покрытии.

Недостаточно комфортны: передают на кузов толчки от неровностей, громко шумят протектором и шипами, даже на высокой скорости.

Расход топлива при 60 км/ч повышенный, при 90 км/ч выше среднего.

Выступание шипов и темп увеличения выступа в норме. Потерь за время теста нет.

Средние сцепные свойства на льду, удовлетворительная курсовая устойчивость на любой дороге, проходимость и плавность хода.

Самые слабые поперечное сцепление и разгон на снегу, повышенный уровень шума.

855 баллов

Допустимы для обледенелых и слегка заснеженных дорог.

7 место
Hankook Winter i-Pike RS

Место изготовления	**Республика Корея**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**направленный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**9,0–9,6 мм**
Твердость резины по Шору	**49 ед.**
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	**128/1,6 и 1,7 мм**
Масса шины	**10,4 кг**
Средняя цена	**4500/4700 руб.**
Соотношение цена/качество	**5,1/5,3**

Новинка на российском рынке. Как говорится, с пылу с жару.

На льду сцепные свойства высокие, баланс разумный. Торможение и поперечное сцепление хорошие, разгон средний.

На снегу тоже довольно сильны. Продольные сцепные свойства хорошие, поперечные – среднего уровня.

На заснеженной дороге слегка рыскают, но с траектории не уходят. Отмечена недостаточная информативность рулевого колеса и небольшая задержка при корректировке направления движения.

Срывы в скольжения в поворотах резковаты, машина скользит дольше, чем хотелось бы, но восстановление сцепления мягкое и плавное.

В глубоком снегу двигаются не совсем уверенно, при пробуксовке в момент старта проявляют склонность к самозакапыванию. Задним ходом идут уверенно.

На асфальте заставляют автомобиль плавать по полосе. Мешают широкий «ноль», задержки в реакциях, подруливание задней оси и недостаточная информативность.

Тормозят слабо, причем и на сухом асфальте, и на мокром.

Замечания относительно комфорта: небольшие вибрации от мелких неровностей и повышенный общий шум, свойственный шипованным шинам.

При скорости 60 км/ч расход топлива ниже среднего, при 90 км/ч – самые экономичные.

Величина выступания шипов и темп увеличения выступа в норме. За время теста потери шипов не было.

Хорошие торможение и поперечное сцепление на льду, продольные сцепные свойства на снегу, экономичны при скорости 90 км/ч.

Слабое торможение на сухой и мокрой дороге.

886 баллов

Подойдут для любых зимних дорог.

6 место
Gislaved NordFrost 5

Место изготовления	**Германия**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**направленный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**8,6–9,1 мм**
Твердость резины по Шору	**59 ед.**
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	**128/1,5 и 1,6 мм**
Масса шины	**10,3 кг**
Средняя цена	**5300 руб.**
Соотношение цена/качество	**5,9**

Самые «пожилые» шины в нашем тесте. Производятся с 2006 года, с того же времени продаются в России.

На льду могут похвастаться неплохим балансом: тормозят и поворачивают хорошо, разгоняются средне.

На снегу сцепные свойства в любом направлении средние – тоже хорошо.

По заснеженной прямой идут ровно, не требуя подруливания.

В поворотах на льду и укатанном снегу радуют четкими реакциями и очень мягким переходом в скольжения. Однако на рыхлом снегу на дуге возникает резкий занос, требующий от водителя четких парирующих действий.

Глубокий снег не жалуют, уверенно двигаются лишь по свежевыпавшему пухляку. Если снег чуть плотнее, слежавшийся, ехать можно только внатяг, без пробуксовки.

По асфальтовой прямой машина идет ровно, реакции на изменение курса незамедлительные, разве что информативности на руле чуть не хватает.

Торможение просто блеск: и на мокром, и на сухом асфальте шины останавливаются отлично.

Шумовой фон повышенный, как и у большинства «шиповок», а к плавности хода претензий нет – все дорожные неровности хорошо сглаживают.

Самые прожорливые при любой скорости.

Величина выступания шипов и темп ее роста за время тестов оптимальны. Потеряли пару шипов из передних колес.

Лучшее торможение на сухом и мокром асфальте, хорошие торможение и поперечное сцепление на льду, хорошая курсовая устойчивость и плавность хода.

Повышенный расход топлива, невысокий уровень проходимости.

905 баллов

Не спасуют на любых зимних дорогах, но лучшие свои качества проявят на асфальте.

PROFESSIONAL DRIVE

FELIX®

OEM quality

Выбор автозаводов

ASTM

Соответствует ASTM

SAE

Производит SAE

FELIX. ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АНТИФРИЗ

РЕКОМЕНДОВАН
в качестве антифриза для систем охлаждения автомобилей марок:

Audi,	Citroen,	Ford,	Mercedes,	Seat,	Cummins,
BMW,	Daewoo,	GM,	Mitsubishi,	Skoda,	DAF,
Chevrolet,	Daihatsu,	Honda,	Nissan,	Subaru,	MAN,
Chrysler,	Fiat,	Hyundai,	Opel,	Suzuki,	MAZ,
		KIA,	Peugeot,	Toyota,	KAMAZ,
		Lada,	Renault,	Volkswagen,	GAZ,
		Mazda,	SAAB,	Volvo,	BELAZ

- **исключает** перегрев и переохлаждение двигателя;
- **защищает** от коррозии детали системы охлаждения;
- **обладает** увеличенным ресурсом эксплуатации;
- **снижает** расход топлива;
- **улучшает** работу двигателя и отопителя салона;
- **продлевает** срок службы системы охлаждения;
- **увеличивает** ресурс работы помпы, термостата, радиатора.

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ АВТОХИМИЯ И АВТОКОСМЕТИКА

5 место
Nordman 4

Место изготовления	**Россия**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**направленный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**9,4–9,5 мм**
Твердость резины по Шору	**51 ед.**
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	**128/1,4 и 1,5 мм**
Масса шины	**9,1 кг**
Средняя цена	**4400 руб.**
Соотношение цена/качество	**4,8**

Выпускаются с 2009 года, с того же времени продаются. Рисунок протектора – наследие шины Nokian Hakkapeliitta 4. Отличаются от нее составом смеси и шипами с круглым сердечником. В наших тестах участвуют впервые.

На льду торможение и поперечное сцепление средние, разгон хороший.

На снегу поведение более уверенное: продольные сцепные свойства хорошие, а поперечное сцепление самое надежное.

По заснеженной прямой рыскают и передней осью, и задней, реагируя на плотность снега. При малых углах поворота баранки отмечена недостаточная ее информативность.

В поворотах можно ехать быстро – реакции четкие, поведение понятное. Скорость ограничена легким заносом, который легко компенсируется рулем или добавлением газа.

Сугробов не боятся: достаточно прибавить газу, и машина пойдет туда, куда повёрнут руль. Задним ходом выбирается без проблем.

По асфальту идут ровно, но при корректировке курса ощутима задержка в реакциях и пустоватый руль.

Тормозят на сухом асфальте средне, на мокром – хорошо.

Громко шумят протектором и шипами, особенно от 40 до 60 км/ч. Плавность хода можно назвать хорошей, не будь небольших вибраций от мелких неровностей.

Расход топлива средний при любой скорости.

Величина выступания шипов и ее прирост за время тестов близки к оптимуму. Потерянных шипов нет.

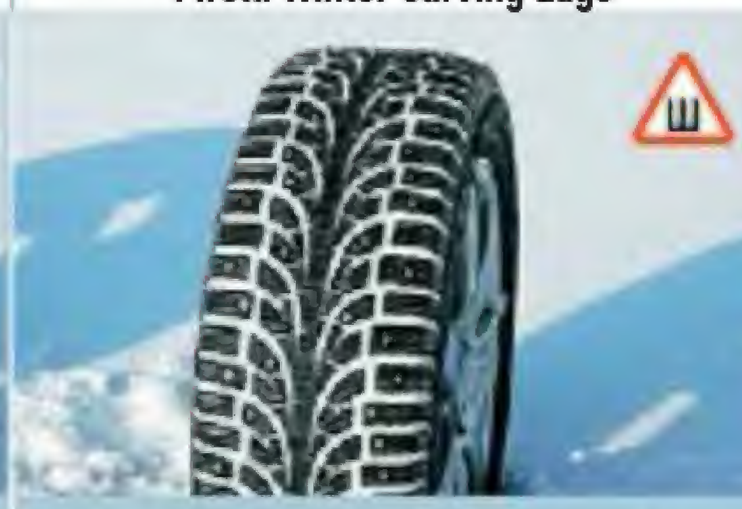
Лучшее поперечное сцепление на снегу, хорошие продольные сцепные свойства на снегу и разгон на льду, а также торможение на мокром асфальте, высокий уровень проходимости.

Повышенный уровень шума, незначительные замечания касательно курсовой устойчивости и плавности хода.

909 баллов

Пригодны для любых зимних дорог и бездорожья.

4 место
Pirelli Winter Carving Edge



Место изготовления	**Германия**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**направленный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**9,1–9,3 мм**
Твердость резины по Шору	**51 ед.**
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	**128/1,5 и 1,6 мм**
Масса шины	**9,8 кг**
Средняя цена	**5200 руб.**
Соотношение цена/качество	**5,7**

Появились на свет в 2007 году. С 2008-го продаются в России. Периодически им обновляют конструкцию, шипы и состав смеси, оставляя «лицо» неизменным. Последние новшества позволили «Карвингу» влиться в лидирующую группу.

На льду продольные сцепные свойства средние, а поперечное сцепление самое высокое.

На снегу сцепные свойства хороши во всех направлениях.

На заснеженной дороге держат курс отменно. Машина идет как стрела и чутко реагирует даже на небольшие повороты плотной, высокоинформативной баранки.

Повороты прописывают с огоньком. Четкое, понятное управление, чуткие реакции на малейший поворот руля. В пределе скорость ограничена мягким и плавным заносом, погасить который можно небольшим добавлением газа или поворотом руля. Скольжение быстрое, но мягко стабилизируется.

Сугробы преодолевают легко, при старте не закапываются, едут и внатяг, и с буксованием, легко маневрируют.

На асфальте идут ровно, корректировать направление помогает четкий «ноль».

Тормозят на мокром покрытии средне, на сухом хорошо.

Традиционно не балуют комфортом: шумят, словно самолет пролетает, встряхивают на любых неровностях, будто перекачаны. Скорее всего, низкий уровень комфорта – своеобразная плата за удовольствие управлять автомобилем на зимней дороге.

Топливо расходуется средне при любой скорости.

Величина выступания шипов и темп их роста за время тестов оптимальны. Потерь нет.

Лучшее поперечное сцепление на льду, хорошие сцепные свойства на снегу и торможение на сухом асфальте, великолепная курсовая устойчивость на заснеженной дороге.

Низкий уровень комфорта.

918 баллов

Подойдут для любых зимних дорог и бездорожья. Подарят удовольствие от управления автомобилем.

3 место
Michelin X-Ice North 2

Место изготовления	**Россия**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**направленный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**9,3– 9,4 мм**
Твердость резины по Шору	**56 ед.**
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	**128/1,4 и 1,6 мм**
Масса шины	**9,4 кг**
Средняя цена	**5400 руб.**
Соотношение цена/качество	**5,9**

На российском рынке предлагаются с 2009 года.

Единственные из сегодняшних лидеров используют шипы с круглым сердечником.

На льду продольные сцепные свойства средние, поперечные – хорошие.

На снегу расклад чуть иной: продольное сцепление хорошее, а поперечное – средней руки.

По заснеженной дороге несут машину ровно и стабильно. Реакции при коррекции курса – без замечаний.

В поворотах поведение четкое и понятное. Скорость чаще всего ограничена мягким сносом, но автомобиль хорошо реагирует на доворот руля и старается удержать задаваемую траекторию. Даже в скольжениях он не выходит из-под контроля водителя.

Можно не только прошивать снежные сугробы насквозь, но и легко в них маневрировать, останавливаться и вновь трогаться. Если остановил машину – чуть сдал назад и поехал дальше. Выбраться задним ходом удается всегда.

На асфальте курсовая устойчивость хорошая, «ноль» четкий, руль плотный – шины практически как летние.

Тормозят на сухом асфальте хорошо, на мокром – средне.

Уровень шума повышенный, на твердом покрытии явственно слышен гул шипов, особенно в диапазоне 60–90 км/ч. Плавность хода без замечаний – хорошо гасят любые неровности.

Топливо экономят во всех скоростных режимах – и при 60, и при 90 км/ч.

Выступание шипов и темп изменения величины выступа в норме. За время обкатки и тестов не потерян ни один шип.

Хорошие поперечные сцепные свойства на льду и продольные на снегу, торможение на сухом асфальте, отменная проходимость, хорошие управляемость, курсовая устойчивость.

Незначительные замечания к уровню шума.

923 балла

Подойдут для любых зимних дорог и зимнего бездорожья. Помогут сэкономить топливо.

LIQUI MOLY

Лучший бренд в Германии*

Auto Bild

BEST BRAND 2011 auto motor und sport

Auto TOP MARKE 2010

*Лучший бренд 2012 года в категории «Смазочные материалы» по мнению читателей журналов Auto Bild, Auto Motor und Sport и Auto Zeitung

www.liquimoly.ru

2 место
Continental ContiIceContact

Место изготовления	**Германия**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**асимметричный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**9,1–9,5 мм**
Твердость резины по Шору	**51 ед.**
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	**128/1,7 и 1,7 мм**
Масса шины	**10,0 кг**
Средняя цена	**6400 руб.**
Соотношение цена/качество	**6,9**

Относительно свежая модель, появившаяся в 2010 году. С этого же года продается в России. Отличается от других шин «бриллиантовой» формой шипов.

На льду сцепные свойства хороши во всех направлениях.

На снегу то же самое – и продольное, и поперечное сцепление на высоком уровне.

По заснеженной дороге позволяют ехать быстро, несут машину ровно. Но информативность на руле недостаточна.

В поворотах превалирует снос передней оси. Занос, если таковой наступает, проявляется мягко и плавно и устраняется без особого труда.

В глубоком снегу хорошо идут только при интенсивном буксовании, но этот режим малоинформативен. Закопаешься – и задний ход не поможет.

По асфальту идут ровно, руль плотный, «ноль» четкий, реакции при корректировке направления незамедлительные.

Тормозят на мокром асфальте лучше остальных, на сухом показывают средние результаты, наравне с «Гиславедом».

Громко шумят шипами на твердом покрытии – и на льду, и на асфальте, особенно громко от 70 до 90 км/ч. Довольно жесткие: передают вибрации от дорожных неровностей на пол кузова, сиденье и баранку.

Расход топлива средний при любой скорости.

Выступание шипов в пределах оптимального значения. Шипы удерживаются в резине очень надежно.

+ Лучшее торможение на снегу и мокром асфальте, хорошие сцепные свойства на льду, разгон и поперечное сцепление на снегу, курсовая устойчивость на любой дороге.

– Незначительные замечания в адрес управляемости, проходимости и уровня комфорта.

925 баллов

Подойдут для любых зимних дорог.

1 место
Nokian Hakkapeliitta 7

Место изготовления	**Россия**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**направленный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**9,1–9,3 мм**
Твердость резины по Шору	**56 ед.**
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	**128/1,8 и 1,9 мм**
Масса шины	**9,6 кг**
Средняя цена	**6600 руб.**
Соотношение цена/качество	**7,1**

Представлены в конце 2008 года, продаются с 2009-го. Постоянно подвергаются обновлению, что позволяет им удерживаться в лидерах.

На льду продемонстрировали лучшие продольные сцепные свойства, поперечные – средние.

На снегу – лучший разгон, хорошие торможение и держак в поворотах.

По заснеженной дороге идут ровно, без замечаний. Руль плотный, реакции четкие.

В поворотах скорость ограничена мягким, помогающим заносом, который проще всего устраняется небольшим добавлением газа. Даже в скольжениях автомобиль послушен командам водителя, восстанавливает траекторию мягко и плавно.

В глубоком снегу двигаются уверенно, хорошо маневрируют, трогаются без желания закопаться. Режим любой: от профессионального движения внатяг, без проворота колес, до «блондинистого» «газ в пол». Очень хорошо выбираются задним ходом.

По асфальту движение ровное, но при корректировке неприятно подруливает задняя ось.

Торможение на сухом асфальте слабое, на мокром – среднее.

Комфорт не идеален: явственный шум шипов на асфальте и гладком льду, толчки от дорожных неровностей, в первую очередь выпуклых.

Экономичны при любых скоростях.

Величина выступания шипов близка к пределу разумного. Тем не менее средний выступ за время тестирования изменился всего лишь на 0,1 мм, а значит, шипы в резине держатся надежно.

+ Лучшие продольные сцепные свойства на льду и разгон на снегу, хорошие торможение и поперечное сцепление на снегу, отменная проходимость.

– Небольшие замечания в адрес курсовой устойчивости на асфальте и комфорта.

929 баллов

Подойдут для любых зимних дорог и зимнего бездорожья. Помогут сэкономить топливо.

Вне зачета
Goodyear UltraGrip Ice Arctic

Место изготовления	**Польша**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**направленный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**9,8–10,0 мм**
Твердость резины по Шору после тестов	**54 ед.**
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	**130/1,9 и 2,0 мм**
Масса шины	**9,9 кг**

Новинка, готовящаяся к продаже в этом году. Итоговые баллы мы не смогли подсчитать, поскольку в торможении на снегу Ice Arctic обыграл лучшую серийную шину, которую мы приняли в расчетах за «базу».

На льду высокие продольные сцепные свойства, а поперечные – средние.

На снегу – суперторможение, очень хороший разгон и средние поперечные сцепные свойства.

На заснеженной дороге слегка рыскают, с задержкой реагируя на корректировку направления.

В быстрых поворотах поведение неоднозначное. В начальной фазе, на стадии входа в вираж, отмечается ощутимая задержка в реакциях, приводящая к сносу передней оси. После восстановления сцепления, уже на дуге, высока вероятность возникновения заноса, который приходится компенсировать и рулем, и добавлением газа одновременно. После скольжения восстановление сцепления происходит довольно резко, провоцируя отстреливающий занос в другую сторону.

Понятия «глубокий снег» для этих шин не существует. Помощь автомобилю для вызволения из снежного плена ни разу не понадобилась.

На асфальте ощутимо плавают из стороны в сторону, требуя постоянной корректировки.

Очень широкий «ноль», запаздывания на действия рулем.

Тормозят на мокром асфальте хорошо, на сухом – средне.

Толкаются на средних неровностях, сильно гудят протектором и шипами.

Величина выступания шипов – на пределе. Однако изменение выступа за время тестов всего в одну «десятку» говорит о том, что шипы зафиксированы крепко.

+ Суперторможение и очень хороший разгон на снегу, хорошее продольное сцепление на льду, торможение на мокром асфальте, выдающаяся проходимость.

– Сложная курсовая устойчивость на асфальте, незначительные замечания в адрес управляемости, курсовой устойчивости на заснеженной дороге и комфорта.

P.S. *Наши замечания переданы представителям компании Goodyear и приняты к сведению.*

Проявят свои лучшие качества на заснеженных дорогах, незаменимы на зимнем бездорожье.

AWM GROUP LLC,
366 Cherokee Hill Ln,
Tryon, NC, USA

АНТИФРИЗЫ AWM® / GLYSANTIN®
Высокоэффективные охлаждающие жидкости, официально одобренные автопроизводителями: Audi, Opel / GM, Porsche, Saab, Seat, Skoda, VW, BMW, Daimler, Volvo, Scania, Man. Рекомендованы для: Chevrolet, Citroen, Honda, Hyundai, Kia, Land Rover, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Peugeot, Renault, Suzuki, Toyota.

ТОРМОЗНЫЕ ЖИДКОСТИ AWM®
Оригинальные тормозные жидкости, обеспечивающие максимальный уровень безопасности и работоспособности тормозной системы. Разработаны с учетом требований спецификаций автопроизводителей для современных тормозных систем с ABS и ESP

AWM DEF Blue™
Жидкость для систем SCR дизельных двигателей. Раствор мочевины высшей степени очистки. Является полным аналогом «AdBlue®».

ФИЛЬТРЫ AWM®
Инновационные фильтры для популярных моделей:
Daewoo, Renault, Ford, Chevrolet, Toyota, Nissan, Huyndai, Mazda, Mitsubishi, Kia, Opel, Volkswagen.

СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ AWM®
Высокотехнологичные свечи зажигания с медными, платиновыми и иридиевыми электродами.

INNOVATIONS FOR THE FUTURE

ИННОВАЦИИ ДЛЯ БУДУЩЕГО

Реклама

Антифризы

Тормозные жидкости

Фильтры

Свечи зажигания

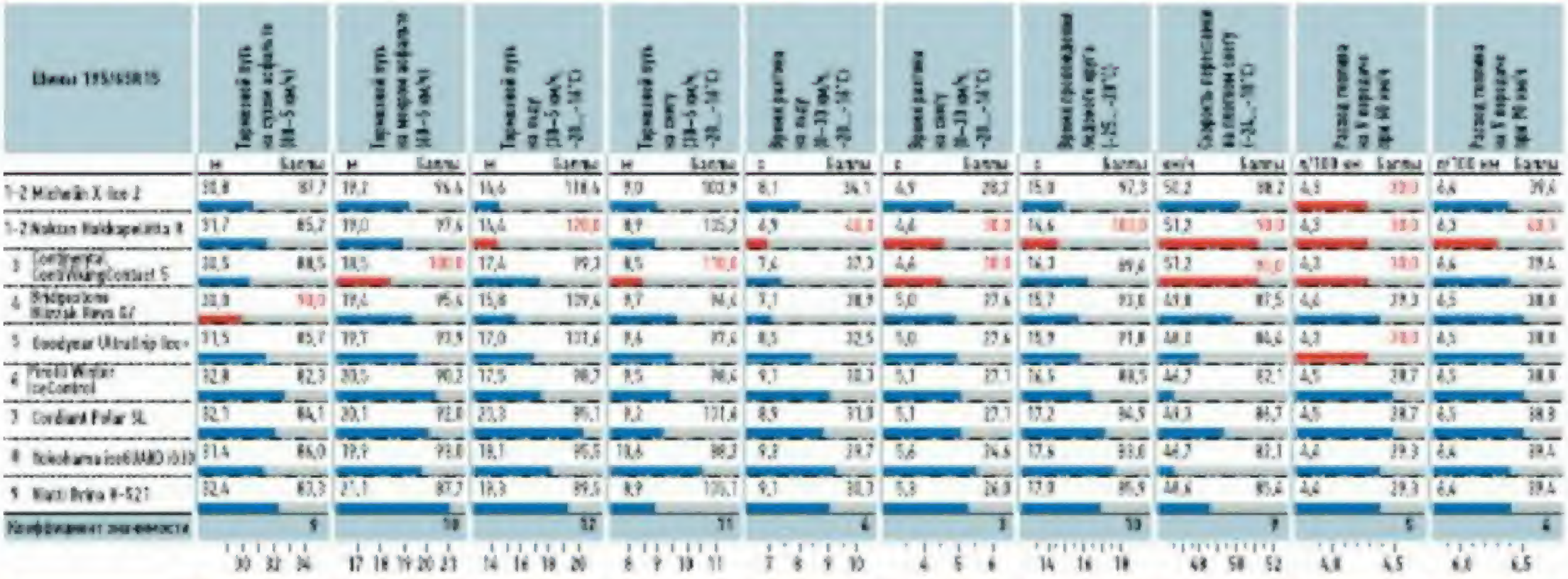
Жидкость для систем SCR дизельных двигателей

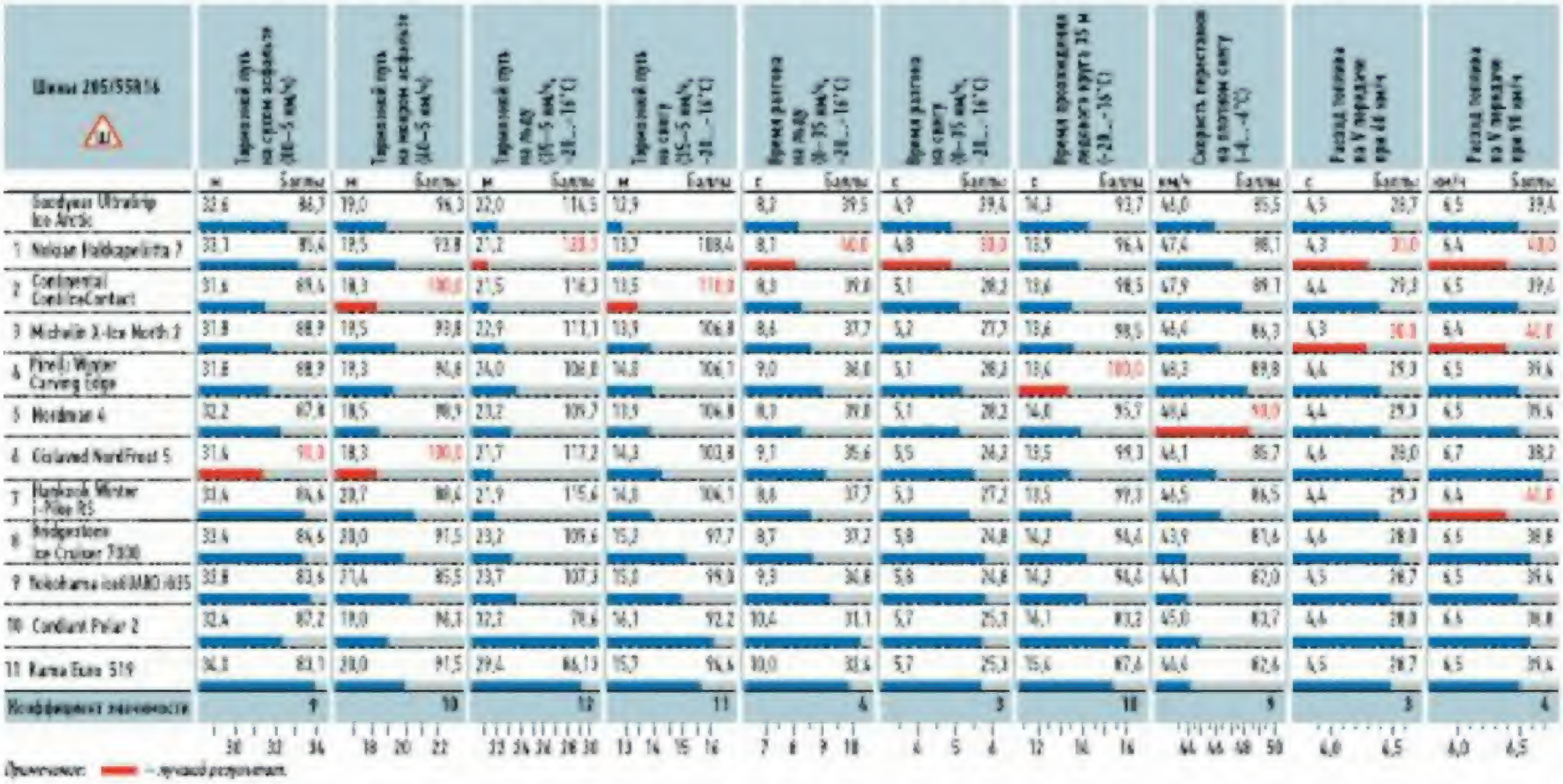
ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК ШИН 15"

	Шины	Удобство управления разгоном	Управляемость	Комфорт		Курсовая устойчивость		Проходимость
				Шум	Плавность хода	на снегу	на асфальте	
1-2	Michelin X-Ice 2	8	8/48	8/24	8/16	8/32	8/32	9/45
1-2	Nokian Hakkapeliitta R	8	8/48	7/21	7/14	8/32	7/28	8/40
3	Continental ContiViking Contact 5	8	7/42	7/21	7/14	7/28	7/28	9/45
4	Bridgestone Blizzak Revo GZ	7	8/48	7/21	8/16	8/32	7/28	7/35
5	Goodyear UltraGrip Ice+	7	7/42	8/24	7/14	7/28	7/28	8/40
6	Pirelli Winter IceControl	7	8/48	7/21	6/12	8/32	9/36	6/30
7	Cordiant Polar SL	6	6/36	7/21	6/12	7/28	7/28	7/35
8	Yokohama iceGUARD iG30	6	6/36	8/24	7/14	7/28	7/28	6/30
9	Viatti Brina V-521	7	7/42	6/18	6/12	6/24	6/24	6/30
	Коэффициент значимости	1%	6%	3%	2%	4%	4%	5%

ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК ШИН 16"

	Шины (шипы)	Удобство управления разгоном	Управляемость	Комфорт		Курсовая устойчивость		Проходимость
				шум	плавность хода	на снегу	на асфальте	
	Goodyear UltraGrip Ice Arctic	9	7/42	7/21	7/14	7/28	6/24	10/50
1	Nokian Hakkapeliitta 7	9	8/48	7/21	7/14	8/32	7/28	9/45
2	Continental ContiIceContact	8	7/42	7/21	7/14	8/32	8/32	7/35
3	Michelin X-Ice North 2	8	8/48	7/21	8/16	8/32	8/32	9/45
4	Pirelli Winter Carving Edge	7	9/54	6/18	6/12	9/36	8/32	8/40
5	Nordman 4	8	8/48	6/18	7/14	7/28	7/28	8/40
6	Gislaved NordFrost 5	8	7/42	7/21	8/16	8/32	8/32	6/30
7	Hankook Winter i-Pike RS	7	7/42	7/21	7/14	7/28	6/24	7/35
8	Bridgestone Ice Cruiser 7000	7	7/42	6/18	7/14	7/28	7/28	6/30
9	Yokohama iceGUARD iG35	6	6/36	7/21	6/12	7/28	7/28	6/30
10	Cordiant Polar 2	7	6/36	6/18	6/12	7/28	7/28	7/35
11	Kama Euro 519	6	6/36	6/18	6/12	6/24	6/24	7/35
	Коэффициент значимости	1%	6%	3%	2%	4%	4%	5%





Примечание: ■ – лучший результат

ПРЕМЬЕРЫ В МАЛЫХ ФОРМАХ

Параллельно с Московским международным автосалоном прошли выставки компонентов и аксессуаров для автомобилей: за посетителей соревновались на двух площадках – на Красной Пресне и в «Крокус Экспо».

Алексей Воробьев-Обухов сбился с ног в попытках везде успеть и обо всем рассказать.

Оба салона малых форм были интересны как специалистам, так и обычным зрителям, выбирающим, чем бы дополнить свой автомобиль. Не будем утверждать, что все многочисленные гаджеты так уж необходимы, но спрос, как ему и положено, родил предложение, еле уместившееся на двух крупнейших столичных выставочных площадках.

Какой гаджет сегодня самый популярный? Судя по экспозициям, это, бесспорно, видеорегистраторы всех мастей. Количество моделей и фирм, их производящих, превышает разумные пределы. Поэтому глаз уже равнодушно скользил по стендам. И вдруг… Вот это, пожалуй, интересный подход: **видеорегистратор ProCam XR2,** спрятанный в противосолнечных очках! Куда взглянете, то и запишет. Не нужно крепить на стекле или торпедо, снимать и прятать в бардачок. Запись ведется в формате HD, с разрешением 1280×720 пиксел и частотой 30 кадров в секунду, а угол обзора равен 135° – великолепные возможности. Хуже с батарейкой – хватает на пару часов. Но можно ведь и USB-проводок в дужку воткнуть. В комплекте сменные поляризационные линзы (это уже для вас, не для камеры). И за все про все около 5000 рублей.

Автоматическое зарядно-пусковое устройство «СОНАР» УЗП-210 интересно не только возможностью автономной работы от двух встроенных батарей, но и оригинальным алгоритмом их подключения в помощь штатному аккумулятору автомобиля. Обычно при применении подобных устройств рекомендуют выждать несколько минут и лишь затем приступать к пуску двигателя. Здесь всё не так. Специальное сильноточное реле замкнет цепь автоматически, как только напряжение просядет до 10,5 В, то есть с поворотом ключа зажигания. Пусковой ток, развиваемый устройством, составляет 200 А – должно хватить. Режим зарядки полностью автоматизирован. Вначале идет заряд постоянным током, затем устройство переключается на постоянное напряжение и, наконец, переходит в режим хранения с компенсацией тока саморазряда батареи.

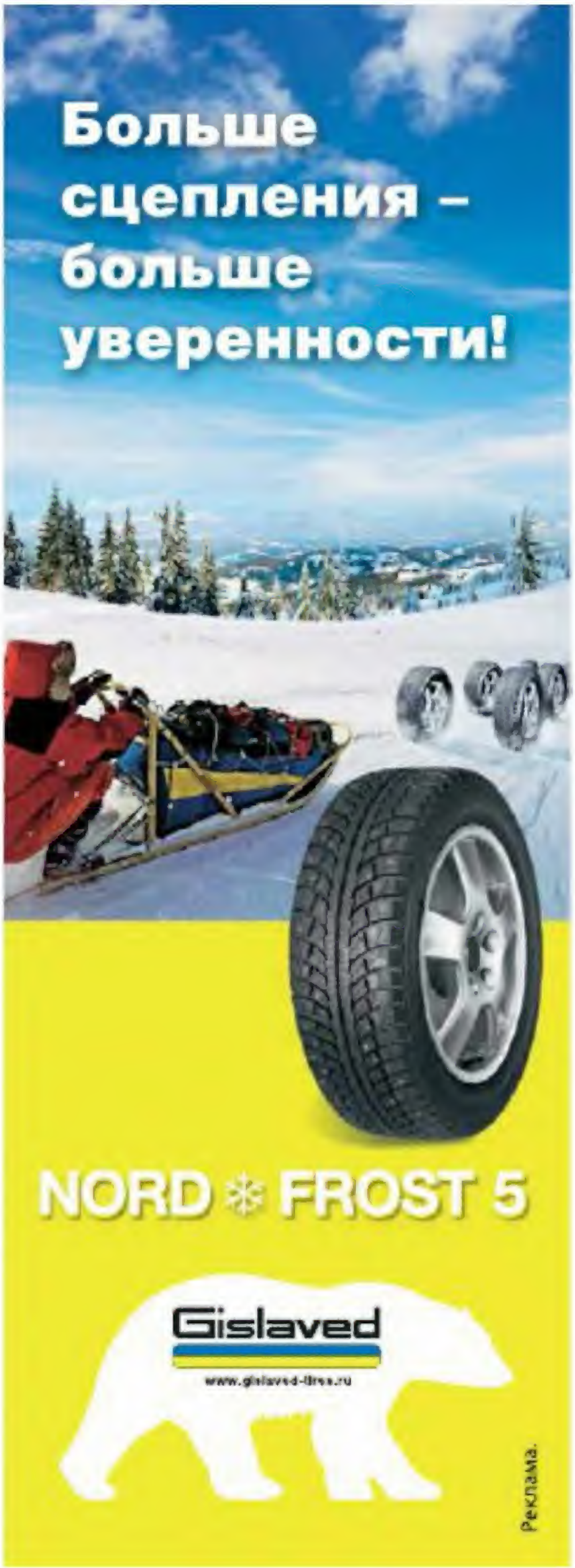
Признаться, каких-то открытий от тюменских аккумуляторных батарей мы не ждали, но они вдруг так зазывно стали подмигивать зеленым глазком индикатора, что пройти мимо мы не смогли. Речь не о привычном глазке, ввернутом вместо пробки, а об электронном **устройстве MagicEye,** надетом прямо на клеммы. Сей «магический глаз» представляет собой, по сути, индикатор напряжения. Ежели он мигает зеленым, оно выше 12,5 В, желтые вспышки соответствуют интервалу 12,3–12,5 В, ну а если «глаз» налился кровью, батарею необходимо немедленно зарядить. Потребление тока индикатором не превышает 2 мА. По сравнению с традиционным поплавковым индикатором есть и преимущество, и недостаток. Светодиодный «глаз» виден издали, его можно перенести на другую батарею – это плюс. Не показывает уровень электролита – минус.

На стенде компании **Bosch** внимание привлекли необычные для этой немецкой фирмы **свечи** с тонкими платиноиридиевыми электродами. Так что у японской DENSO появился еще один европейский конкурент. Напомним, что такие свечи служат значительно дольше обычных, благодаря тонким электродам пробой промежутка происходит легче, а фронт пламени распространяется быстрее, так как зазор не экранирован массивным боковым электродом. Пару процентов в мощности и экономичности удается выиграть, а дороговизна самих свечей компенсируется их большим межсервисным пробегом.

Вы знаете марку бензина «96»? Вот и мы удивились, увидев такую канистру на стенде фирмы **«Сорокинструмент»**, да еще на тележке-каталке. Оказалось, впрочем, что бензина в ней нет. И быть не может, ибо негерметична. Вместо пробки у канистры откидывается вся верхняя часть, открывая доступ в 20-литровую емкость, готовую принять любую купленную в ходе шопинга мелочь. Трудно сказать, насколько удобно. Но, бесспорно, оригинально!

Новая **охранная система Scher-Khan Magicar 11** компании «МЕГА-Ф» оснащена очередным поколением криптозащиты радиоканала MAGIC CODE PRO 3. Дело не лишнее, особенно при заявленной дальности связи с брелоком в 2 км. По заверениям производителя, этот алгоритм невозможно взломать (пока невозможно: автоворы тоже не дремлют, но свои новинки на выставку не привозят). Система подключается к цифровым шинам CAN и K-Line, что дает возможность дистанционно управлять штатным электрооборудованием автомобиля. Дистанционный пуск эта система позволяет осуществлять не только с брелока, но и по сигналу таймера или, скажем, датчика температуры. Так что летом можно сесть в уже охлажденный, а зимой – в протопленный салон.

На правах рекламы



Нанопокрытие стекол Nano Force реально работает. По крайней мере, на выставке. Смотрите сами и почувствуйте разницу в поведении воды, стекающей по обработанной половинке стекла и по необработанной. Как утверждает производитель, в дождь можно вообще не включать дворник до скорости 80 км/ч. Наносится состав элементарно просто – из баллончика – и действует, по словам представителя фирмы, до двух недель. Рекламная листовка, впрочем, обещает все 30 дней, но на то она и рекламная.

Еще одну новинку среди батарей показала казахстанская компания «Кайнар АКБ» и назвала ее весьма громко – **Unikum**. Технология Expanded metal с применением **кальциевых добавок** сочетается в новой батарее с несколько уменьшенным количеством пластин. В итоге, почти не потеряв в пусковом токе (он составляет 450 А для батареи емкостью 60 А·ч), аккумулятор стал легче (масса 14,3 кг) и, главное, дешевле. И впрямь уникальное соотношение цена/качество – в очередном тесте проверим.

Аккумуляторный тестер **Uniforce T-102** по сути и по виду – обычная **нагрузочная вилка.** Только вместо стрелочного индикатора в нее встроили цифровой вольтметр. Это, конечно, гораздо более точный прибор, которым можно не только оценить степень заряженности батареи, но и проверить работу генератора и стартера (по падению напряжения при его работе). В общем, ничего хитрого, но удобно.

Атомарный **кондиционер металла XADO 1 Stage Maximum** специально разработан для двигателей с пробегом свыше 20 000 км. Он формирует на поверхностях деталей металлокерамическое покрытие – тем самым восстанавливает рабочие поверхности и компенсирует их износ. Важно, что этот препарат делает ненужной повторную обработку двигателя. В общем, разок залил – и забыл на следующие 100 000 км пробега. Пригоден как для бензиновых, так и для дизельных и газовых двигателей.

Компания GS Caltex, крупнейший игрок на рынке масел и смазок в Корее, ставит перед собой амбициозную цель стать мировым лидером. А пока быстро расширяет свое присутствие в России и представляет, среди прочего, полностью **синтетическое моторное масло** 4-й группы на полиальфаолефиновой основе **Kixx PAO 1**. Рекламное заявление о «самолете под капотом» оставим на совести маркетологов, но заявленная группа качества SN по API говорит о многом. Самый современный мотор будет работать на таком масле с удовольствием и легко пустится при самых низких температурах.

Компания Autoprofi привезла на выставку свой новый **пылесос** – «яркий, мощный, злой АГРЕССОР» **AGR-110H 2in1**. Не беремся судить о мощности, которая заявлена на уровне 100 Вт (больше автомобильная розетка и не даст!), но интересна часть названия, означающая «два в одном». Речь идет о необычной для автопылесосов возможности подключить шланг со специальной насадкой сзади, на «выхлоп» пылесоса, и продуть труднодоступные места, свечи, жиклеры и т. п. Пылесос снабжен удобным наплечным ремнем, освобождающим руки для манипуляций с насадками на шланг.

Итальянская фирма indel B порадовала новыми **компактными холодильниками TB15 и TB18.** Эти аппараты компрессорные, что позволяет поддерживать температуру в камере от +10 до –18 °С. Последнее недостижимо для обычных термоэлектрических агрегатов. При этом потребляемая от бортсети мощность не превышает 35 Вт. Мало того, умная электроника холодильника сама регулирует энергопотребление в зависимости от режима, – например, поддержание холода в замороженных продуктах требует куда меньшей мощности, чем сам процесс замораживания.

Калужский «Энергомаш» обрадовал изделиями под названием **УРА**. Звучит хорошо, расшифровывается прозаично: **устройство развязки аккумуляторов.** Такой контактор питает всевозможную дополнительную аппаратуру – мощную музыкальную систему, холодильник и т. п. – от резервной батареи и тем самым позволяет сохранить основную батарею автомобиля заряженной. При пуске двигателя эта батарея автоматически подключается в параллель к основной и подзаряжается вместе с ней. Самый мощный и внушительный УРА-600 коммутирует ток до 600 А, а его электронная начинка потребляет лишь 1,5 мА – отличное соотношение!

Среди множества **парктроников** обратил на себя внимание **комплект PARK MASTER Plus**. Дополнительные датчики по углам бамперов и оригинальное программное обеспечение позволяют контролировать слепые зоны, что доступно пока лишь владельцам весьма дорогих авто. Система не беспокоит водителя при обгоне других машин, но тут же сигнализирует, если в слепых зонах появляется настигающий вас автомобиль. При этом индикатор показывает, с какой стороны опасность и на каком она расстоянии. Само собой, при включении заднего хода устройство действует как обычный парктроник.

В прозрачном коробе – реально замороженная **зимняя шина Michelin X-Ice 3,** презентацию которой устроила эта французская фирма. Можно было проверить мягкость резиновой смеси – качество, особенно важное для нешипованных шин. Эта модель обеспечит хорошую управляемость и энергоэффективность при гарантированном пробеге до 60 000 км. Тормозной путь на льду и на снегу стал меньше, чем у шин предыдущего поколения, на 7 и на 3% соответственно. Ради этого пришлось разработать технологию Micro-Pump, создать новый рисунок протектора, дизайн плечевых блоков, состав резиновой смеси FleX-Ice с большим количеством силики.

На правах рекламы

DELPHI

Innovation for the Real World

Тормозные колодки и диски Delphi

Высокое качество.

Скрытое внутри.

Детали могут выглядеть одинаково, важно то, что внутри.
Топливные насосы Delphi обеспечивают быстрый рост давления для быстрого запуска двигателя и оснащены внутренними фильтрами, встроенным датчиком давления паров горючего и системой фильтрации с двойной сеткой для повышенной долговечности. Что это значит? Это значит – топливные насосы, которым можете доверять Вы и Ваши клиенты. Компания Delphi использует более чем 100-летний опыт поставщика оригинальных запчастей и производит детали, с которыми автомобиль создан.

ТО, ЧТО ОТЛИЧАЕТ DELPHI, НАХОДИТСЯ ВНУТРИ

Тормозные диски Delphi // **A Поверхности трения.** Бесконтактная обработка обеих поверхностей обеспечивает параллельность и сводит к минимуму неравномерность толщины диска. **B Превосходная чистота поверхности.** Помогает лучше приработать тормозные колодки к диску, обеспечивая максимальную эффективность торможения. **C Установочная поверхность.** Точная обработка предотвращает чрезмерное биение поверхностей трения.

Тормозные колодки Delphi // **D Фрикционные материалы.** Тщательно отобранные материалы обеспечивают комфортный уровень трения с минимальным шумом, износом и образованием пыли. **E Прорези.** Позволяют колодке без образования трещин в фрикционном материале, выводить воду с поверхности диска и повысить эффективность. **F Скосы.** Снижают шум во время приработки колодок. **G Нижний слой.** Обеспечивает превосходную силу сцепления и сопротивление сдвигу клеевой подложки и фрикционного материала, помогает устранить вибрацию и образование пыли.

Детали, с которыми автомобиль создан

delphi.com/em

©2011 Delphi Automotive Systems LLC. All rights reserved.

Неладное творится в природе: то слишком жарко, то чересчур холодно. Моторное масло, наиболее приспособленное к экстремальным изменениям температуры, подбирали **Михаил Колодочкин** и **Александр Шабанов**.

НОЛЬ-СОРОК

Нас капризами погоды не удивишь. А вот как помочь машине приспособиться к непредсказуемой погоде? В той же Москве зимой может быть и минус тридцать пять, и плюс пять. А летом да на солнцепеке – аж за сорок! Какое же масло подобрать, чтобы не вздрагивать от метеопрогноза, а каждый зимний пуск вредил бы мотору как можно меньше? Рецепт, кажется, есть: на прилавках стоят канистры с маслами 0W-40.

Очень заманчиво! Гуру уверяют: чем меньше первая циферка, тем легче на морозе пустить мотор. Но тут же вспоминаешь, что современное масло служит подолгу, выхаживая больше 15 тыс. км. Не буду же я его менять только потому, что зима сменилась летом или наоборот! Но понравится ли мотору работать летом на масле, которое подбирали под холодную зиму? Вот и проверим. Итак, экспертиза моторных масел для экстремального климата!

Имена участников громкие: Motul X-max, Castrol EDGE, Mobil 1 New Life и Liqui Moly Synthoil Energy. Все масла дорогущие, группы качества – по API SM, а Mobil 1 даже SN/SM.

ЭКСТРИМ ДЛЯ МАСЛА

Что будем проверять? Надо поймать все параметры, влияющие на работу мотора и в жуткий холод, и когда вокруг пекло. Для этого пришлось модифицировать нашу методику ресурсных испытаний.

Предельные температуры холодного пуска будут определяться температурой застывания и условной температурой проворачиваемости коленчатого вала. Косвенно на последнюю влияет индекс вязкости. Сравнительные затраты мощности стартера при холодном пуске позволяют оценить момент механических потерь двигателя.

Чтобы мотор пускался легче, масло должно быть менее вязким. Но ведь от вязкости зависят и скорость износа, и потери на трение (ЗР, 2008, N- 3). Поэтому важно знать, что принесут «нулевки» при столь же экстремальных плюсовых температурах: мы искусственно поднимем температуру масла в поддоне, специально подогрев его. Для этого врежем в масляную магистраль форсунки, омывающие поршни. Контрольные замеры температуры показали, что она увеличилась на 15...20 °С.

Это еще не всё! И холод, и жара увеличивают темп образования отложений. Мороз способствует росту низкотемпературных отложений в масляных каналах, а высокая температура повышает уровень загрязнения камеры сгорания, в том числе самой опасной разновидности – лаков, осаждающихся на боковых поверхностях поршней и на направляющих втулках клапанов. Они мешают

Motul 8100 X-max 100% Synthetic, Франция

SAE 0W-40, API SM/CF, ILSAC GF-4

Цена: 2500 руб. за канистру 5 л

Допуски: approved Ford WSS M2C 937-A

Сбалансированное моторное масло, одинаково успешно выступившее на всех стадиях испытаний. Показало высокие защитные, энергосберегающие и низкотемпературные свойства. Имеет очень высокий индекс вязкости. Незначительное количество низко- и высокотемпературных отложений, обнаруженное при вскрытии двигателя, говорит о качественном, стабильном базовом масле и хорошем пакете присадок.

Хорошие защитные, низкотемпературные, моющие и энергосберегающие свойства.

Цена кусачая.

нормально работать кольцам и способны привести к зависанию клапанов, что одинаково неприятно. Уровень этих отложений мы тоже проверим в ходе длительного ресурсного теста.

Чтобы было с чем сравнивать «великих», к участию в тесте допустили обычную полусинтетику 10W-40 слабенького класса качества SJ. Результаты – в таблицах, смотрите и сравнивайте. Отметим, что для измерения физико-химических параметров мы брали не свежие масла из канистр, а проработавшие заданное время на стенде.

ЗИМОЙ

Все «нулевки», как и ожидалось, показали очень неплохие низкотемпературные свойства. Но что интересно: два основных параметра, которые характеризуют условия пуска на морозе, – температура застывания и условная температура проворачиваемости коленвала

● Из каких соображений производитель автомобилей рекомендует ту или иную марку масла для определенной модели?

Исходя из базы данных тестирования конкретного масла на своих двигателях. Ни один производитель не станет испытывать все существующие в природе масла, в этом нет смысла.

● Насколько оправданно применение испытанных крутых масел в повседневности?

Из результатов тестирования следует, что переход с простенькой минералки на подобную синтетику гарантирует 3...4% снижения расхода топлива, уменьшение износа и отдаление срока серьезного ремонта, а также облегчение зимнего пуска, общее повышение надежности мотора.

На правах рекламы

Mobil 1 New Life Fully Synthetic

SAE 0W-40, API SM/SN, ACEA A3/B3, A3/B4

Цена: 1700 руб. за канистру 4 л

Допуски: approved MB 229.5/229.3, VW 502 00/505 00, BMW LongLife 01, Porsche A40, Lada cars

При умеренной цене имеем качественный продукт. Единственное из нашей группы официально поднялось над требованиями группы SM по API. Показало сбалансированные пусковые свойства при низких температурах, хорошие защитные свойства. Но при вскрытии двигателя поршни были грязноваты.

Обоснованная цена при весьма достойном качестве.

От моющей способности ожидали большего.

как бы в противофазе! Смотрите сами: рекордная температура застывания обнаружилась у Castrol EDGE: аж за –52 °С, но у него же и самая высокая условная температура проворачиваемости: «всего» –25 °С! А у Liqui Moly картина противоположная: первый показатель хуже, чем у остальных, а вот второй – лучше. Пожалуй, самые сбалансированные – Motul 8100 X-max и Mobil 1. И температура замерзания у них неплохая: –48 °С, и температура проворачиваемости достаточно низкая: –29...– 28 °С. Для средних российских широт и даже для Севера это оптимально. Кстати, индекс вязкости у этих масел самый высокий: 190. Ну а Motul 8100 X-max отличился еще и самой низкой мощностью, которая требовалась стартеру для раскрутки до пусковых оборотов.

Смотрим таблицу низкотемпературных отложений: они будут расти зимой в первую очередь. Здесь, как и для любой грязи, работает принцип «меньше пачкай – чище убирай». Количество загрязнений определяется составом базового масла, а качество их отмывки – структурой и объемом пакета присадок. Тут лучше других смотрится Motul 8100 X-max.

ЛЕТОМ

На базовой минералке износы в жарких условиях оказались вполне ощутимыми: мотору явно пришлось тяжело. Мэтры же отработали куда лучше: это хорошо видно по величинам износов поршневых колец и вкладышей подшипников. Параметры мощности и расхода топлива, периодически замеряемые в ходе испытаний, также подтвердили наблюдения. Лучшие результаты показали масла с наиболее высоким индексом вязкости – Motul 8100 X-max и Mobil 1. При равноценной

Castrol EDGE Fully Synthetic, EC

SAE 0W-40, API SM/CF, ACEA A3/B3, A3/B4

Цена: 1750 руб. за канистру 4 л

Допуски: approved MB 229.5/229.3, VW 502 00/505 00, BMW LongLife 01, All Porsche vehicles except Cayenne (V6)

Известная марка настраивала на высокий результат, и ожидания оправдались. Самая низкая температура застывания говорит об очень хорошем базовом масле. Поршни после испытаний были практически чистыми – еще одно подтверждение качества. При этом цена вполне доступная.

Самая низкая температура застывания, высокая моющая способность при достойном уровне защитных свойств.

Параметры энергосбережения похуже, чем у других масел.

ЧТО И КАК ОПРЕДЕЛЯЛИ

- **Кинематическая вязкость** – важнейший параметр масла, определяющий его работоспособность и применимость к различным типам двигателя. Определялся согласно ГОСТ 33-2000 при температурах 40 и 100 °С, а также при 20 и 150 °С с использованием методики СПбГПУ. Далее полученные значения аппроксимировались на весь температурный диапазон с использованием специальных методов.
- **Индекс вязкости** – важнейший параметр вязкостно-температурной характеристики (ВТХ) моторного масла, рассчитываемый по значениям кинематической вязкости при разных температурах. Характеризует степень «пологости» ВТХ, то есть разницу между значениями вязкости при низких и при высоких температурах.
- **Условная температура проворачиваемости коленчатого вала** – температура, при которой вязкость достигает значения 5000 сСт, условно принятого за предел проворачиваемости коленчатого вала. Определяется расчетным путем – интерполяцией замеренной ВТХ на условия низких температур.
- **Температура застывания** – та, при которой масло теряет текучесть. Определяется по ГОСТ 20287-91.
- **Низкотемпературные отложения** – образуются в результате разложения, полимеризации и окисления масла при температурах порядка 90...120 °С. Определялись путем точного взвешивания контрольных весовых элементов – грибка масляного насоса и сетки маслоотделителя в клапанной крышке.
- **Высокотемпературные отложения** – формируются при разложении масла в зоне работы поршневой группы. Определялись аналогично методу ПЗВ с использованием экспертной оценки количества и цвета отложений на боковой поверхности поршня после длительных испытаний натурного двигателя.
- **Момент механических потерь** – характеристика уровня потерь на трение в двигателе. Определялся методом прокрутки на стенде с натурным двигателем.
- **Моторные показатели двигателя** – усредненные за цикл испытаний средние показатели мощности (крутящего момента) и удельного расхода топлива натурного двигателя, работающего на испытуемом моторном масле. Определяются на моторном стенде согласно ГОСТ 14846-81.

MAXIM
PREMIUM
КУРЕНИЕ
УБИВАЕТ
Maxim Premium*
ЗАЯВИ О
СЕБЕ БЕЗ
СЛОВ
КУРЕНИЕ
УБИВАЕТ
*МАКСИМ ПРЕМИУМ
Реклама. Товар произведен в соответствии с Техническим Регламентом на табачную продукцию.
МИНЗДРАВ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

ПАРАМЕТРЫ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИЕ ПУСКОВЫЕ СВОЙСТВА ДВИГАТЕЛЯ

Марка масла	Индекс вязкости, ед. (больше – лучше)	Температура застывания, °С (ниже – лучше)	Минимальная расчетная температура проворачиваемости, °С (ниже – лучше)	Момент механических потерь в пусковых режимах при закрытом/открытом дросселе, Н·м (меньше – лучше)
Базовое*	142	–38	–20	22,5/19,5
Motul X-max	190	–48	–28	20,0/17,0
Mobil 10	190	–49	–28	21,0/18,0
Castrol EDGE	174	– 52	– 25	21,0/18,0
Liqui Moly	181	–45	–31	21,0/17,5

**Базовое масло – отечественное полусинтетическое, SAE 10W-40, API SJ.*

ПАРАМЕТРЫ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИЕ ТЕМП ОБРАЗОВАНИЯ ВЫСОКО- И НИЗКОТЕМПЕРАТУРНЫХ ОТЛОЖЕНИЙ

Марка масла	Высокотемпературные отложения, баллы (меньше – лучше)	Низкотемпературные отложения, мг (меньше – лучше)	
		на весовом элементе клапанной крышки	на весовом элементе масляного поддона
Базовое	2,50	55	378
Motul X-max	0,75	30	129
Mobil 1	1,75	35	276
Castrol EDGE	0,857	36	221
Liqui Moly	1,625	48	138

ПАРАМЕТРЫ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИЕ ЗАЩИТНЫЕ СВОЙСТВА

Марка масла	Потеря массы за цикл испытаний, мг (меньше – лучше)						
	Поршневые кольца			Коренные вкладыши		Шатунные вкладыши	
	1-е компр.	2-е компр.	маслосъемное	верхний	нижний	верхний	нижний
Базовое масло	33	21	18	7	12	14	10
Motul X-max	5	5	10	3	5	7	4
Mobil 1	6	8	9	4	6	8	4
Castrol EDGE	8	9	8	4	9	9	7
Liqui Moly	23	14	8	3	7	6	3

ПАРАМЕТРЫ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ МОТОРНЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДВИГАТЕЛЯ

Изменение показателей относительно параметров на базовом масле 10W-40, API SJ	Моторные показатели		Содержание токсических компонентов, %		
	Мощность, %	Расход топлива, %	CO	CH	NO_x
Motul X-max	3,4	– 5,6	– 14,2	– 3,4	– 5,9
Mobil 1	2,6	– 2,2	– 10,4	– 4,8	– 2,9
Castrol EDGE	2,2	– 1,9	– 11,7	– 8,6	– 0,5
Liqui Moly	2,7	– 4,4	– 10,8	– 7,6	– 0,3

Примечание. *Зеленый цвет говорит об улучшении параметра, синим отмечены изменения, находящиеся в пределах точности измерений.*

вязкости на морозе такие масла имеют более близкую к оптимально-универсальной высокотемпературную вязкость, что обеспечивает стабильное формирование смазочных слоев, защищающих от износа и снижающих трение. А наименьший уровень высокотемпературных отложений показали Castrol EDGE и все тот же Motul 8100 X-max.

К ТРУДНОСТЯМ ГОТОВЫ!

Итак, можно сказать, что даже новый ледниковый период не помешает нам пустить мотор. Если, конечно, туда залита синтетика класса 0W-40. И менять ее перед летней жарой тоже незачем: с этим маслом мотор чувствует себя уверенно даже при перегреве.

Но, понятное дело, подбор хорошего масла – это лишь лишь полдела. О свечах, аккумуляторе и разумной прокладке между рулем и сиденьем при смене сезона забывать тоже не следует. ЗР

Liqui Moly Synthoil Energy, Германия

SAE 0W-40, API SM/CF, ACEA A3-04/B4-04

Цена: 2700 руб. за канистру 5 л

Допуски: MB 229.3, VW 502 00/505 00, BMW LongLife-98, Porsche A40, Ford WSS-M2C937-A

Самое дорогое. Показало себя вполне достойно: наиболее низкая условная температура проворачиваемости коленчатого вала, хорошие энергосберегающие свойства. Однако защитные функции по цилиндрам и кольцам ниже, чем у других масел, – возможно, из-за более низкой высокотемпературной вязкости. Зато самый низкий темп старения!

Высокий ресурс, хорошие пусковые свойства при низких температурах

Цена! И более высокий темп износа поршневых колец, выявленный в цикле длительных испытаний.

● Оправданно ли в современных российских условиях применение сезонных масел типа «зима-лето»?

Такое разделение имеет смысл, скажем, для коммерческого транспорта с большими пробегами, когда за сезон масло успевает выработать свой ресурс и подлежит замене. К тому же при частых заменах и больших объемах заправки цена масла становится важным фактором экономии. Правда, сегодня сезонных масел днем с огнем не сыщешь.

● Почему при наличии нескольких развитых систем качества масел – API, ACEA и др. – требуются еще и допуски производителей?

Это, в общем-то, обычный конфликт интересов производителя (масленщика) и потребителя (двигателиста). Все принятые системы качества – API, ACEA, ILSAC – так или иначе содержат требования к физико-химическим параметрам моторных масел. А мотористам требуется, чтобы масло добросовестно работало в моторе всю свою жизнь – от смены до смены. Поэтому для них важны такие параметры, как уровень высоко- и низкотемпературных отложений, защита от износа и энергосбережение, совместимость с катализаторами, окислительная стабильность, склонность к образованию шламов. А это всё сугубо индивидуально, в разных моторах одно и то же масло может повести себя по-разному. Поэтому автомобильные фирмы тестируют масла в своих моторах и по результатам выдают допуски.

Кстати, требования допусков автомобильных компаний куда жестче, чем требования, которые предъявляют к своей продукции производители масла, – это по-человечески понятно.

www.osram-auto.ru

Дневные ходовые огни
LED LIGHT DAY®

Компактный фонарик
RAYSTAR®

Многофункциональный фонарик
CUBY®

Современный свет в салоне автомобиля
LED Retrofit

Свет, опережающий будущее
Светодиодные инновационные решения OSRAM

УВИДЕТЬ МИР В НОВОМ СВЕТЕ

OSRAM

Адрес в Москве:
115114, Москва, Летниковская ул., д.11/10, стр.1,
тел./факс: (495) 935-70-70, (495) 935-70-76

И НИКАКИХ ГВОЗДЕЙ!

На шинной тусовке «Пирелли» под Питером, названной организатором «Зимний аттракцион», побывал **Сергей Мишин**.

Тут было всё: снег, горнолыжный подъем, массовик-затейник в лице известного автогонщика и шоумена Кена Блока и, разумеется, полная линейка зимней продукции «Пирелли». Нас больше всего заинтересовала новинка – нешипованная шина Scorpion Winter для вседорожников была представлена впервые.

Да разве это подъем! Градусов десять, не больше. Для серьезного вседорожника, способного преодолевать склоны крутизной градусов тридцать-тридцать пять, это просто семечки! Решил ехать галсами, используя всю ширину горы. И наверняка влип бы, не окажись рядом добрый друг – руководитель испытательной службы немецкого отделения «Пирелли» Стефан Кюстер.

– Знаешь, снег уже подтаявший, а потому рыхлый. Если хочешь добраться до вершины, разгоняйся с самого низа. И штурмуй гору только по прямой. А вилять лучше на обратном пути, когда будешь спускаться. Только к краю не приближайся – провалишься.

Легко сказать! В снегу колеса и так едва катятся, к тому же зацепиться не за что – коэффициент сцепления близок к нулю. Не то что набрать скорость – тронуться непросто, даже когда в раздатке пониженная... Лишь когда «Туарег» свалился в чью-то колею, где снег поплотнее, дело пошло.

У перевала подъем становится круче, скорость падает. Врубаю первую и добавляю газу, опасаясь одного – как бы колеса не пробуксовали. Потеряв тягу, машина наверняка остановится, шанс заскользить кормой вниз и даже кувыркнуться опасно возрастет. Но нет, шины держатся за снег, словно зубами. Урча мотором, «Туарег» упрямо ползет вверх. Вершина! Разворачиваясь, едва не уткнулся капотом в опору горнолыжного подъемника. Экзотическое соседство – впервые в моей практике.

Внизу, на чистом асфальте, те же колеса особых эмоций уже не вызвали – просто комфортный и надежный продукт. Но и вседорожники, для которых они предназначены, – не гоночные болиды.

На десерт справочная информация: количество канавок протектора на одном колесе достигает двух с половиной тысяч, а общая протяженность канавок и ламелей – более 50 метров.

И главное: Pirelli Scorpion Winter появится на рынке осенью в 28 типоразмерах – от 16 до 21 дюйма. ЗР

СТОП, СНЯТО!

Проходит всего пара месяцев, и на рынке появляются новые модели, которые, конечно же, лучше, круче, а иногда даже дешевле прежних. Новинки примерил к ветровому стеклу **Алексей Воробьев-Обухов**.

Prestigio RoadRunner 300

Происхождение: Кипр, сделано в Китае

Ориентировочная цена – 3000 руб.

Внешне хороший объектив оказался таковым и на деле, качество съемки и днем и ночью весьма достойное. При съемке применяется цифровая стабилизация изображения EIS (Electronic Image Stabilization, anti-shake). Потребляемый ток в режиме записи – 180 мА. Карты памяти в комплекте нет. Есть режим диктофона без записи изображения. А таинственная кнопка *SOS* просто вручную защищает файл от стирания, если не было удара, который мог бы автоматически сохранить событие. С крепления прибор снимается очень легко. Установленное время за неделю не потерял. С учетом цены – явный претендент в лидеры!

Lexand LR-3500

Происхождение: Гонконг

Ориентировочная цена – 4000 руб.

Объектив небольшой, есть бесполезная на ходу инфракрасная подсветка на восьми светодиодах, потребляемый ток в режиме записи – 300 мА. Карты в комплекте нет. Очень примитивный держатель, как у радар-детектора, – без возможности регулировки положения прибора. Качество записи – среднее днем и неважное ночью. Сам прибор очень компактный и легко снимается с держателя. Встроенная батарея сохранила установленное время в течение недели бездействия. Миниатюрность прибора делает его подходящим для использования в качестве веб-камеры. Изготовитель тоже об этом подумал и включил в меню специальный режим.

AdvoCam-FD4 Profi

Происхождение: Китай

Ориентировочная цена – 6000 руб.

Хороший объектив, качество съемки могло быть и выше, но мы были вынуждены уменьшить разрешение ради того же угла обзора, что и у большинства соперников. Ночная съемка – на четверочку. Подсветка белым светодиодом хороша лишь при съемке с рук последствий ДТП. Потребляемый ток в режиме записи – 250 мА. Карта памяти есть в комплекте. С держателя снимается очень легко. Не знаем, зачем это видеорегистратору, но в приборе предусмотрены такие опции, как цифровой зум, фото-видеоэффекты, настройки баланса белого и даже автоспуск для режима автопортрета. Есть и версия этого прибора с GPS.

Из всех искусств для нас наиважнейшим является кино. Особенно когда на дороге случилась авария. А может, и не случилась, а просто у вас вымогают деньги. И не важно кто – профессиональные подставщики или недобросовестные инспекторы. Во всех этих случаях и должен помочь ролик, записанный видеорегистратором. Причем даже само присутствие выключенного или неисправного прибора иногда охлаждает пыл агрессоров. Поэтому видеорегистратор безусловно полезен.

Однозначно ответить, какая модель самая лучшая, трудно: в какой-то мере это дело вкуса. Но есть ведь некие общие принципы выбора. О них – в наших информационных вставках. А о самих приборах – в подписях к фото. Мы расположили их в порядке возрастания розничной цены.

● **Правда ли, что в суде не принимают самопальные видеозаписи?**
В заседании могут использоваться любые аудиовидеозаписи. Но ключевое слово здесь – «могут». Именно судья решает, заслуживает ли доверия ваш видеоролик. Он вправе также назначить техническую экспертизу подлинности записи. Кстати, приказ МВД № 185 запрещает сотрудникам полиции препятствовать гражданам в видеосъемке инспекторов за работой.

● **Нужно ли сразу, на месте ДТП, отдавать флешку инспектору?**
Не нужно. А вот записать в протоколе, что в автомобиле был установлен видеорегистратор и велась съемка, следует обязательно! Дома сделайте копию нужных фрагментов и именно ее представьте в ГИБДД или суд вместе с ходатайством о приобщении записи к делу. Потом, если потребуется, оригинал всегда сможете представить.

● **А работают ли видеорегистраторы зимой?**
В машине обычно не бывает лютого мороза или испепеляющего зноя. Тем не менее вопрос не праздный. Ряд приборов имеет весьма узкий температурный диапазон работы, например от 0 до 40 °С. Поэтому регистратор может отказать в записи аварии, случившейся, скажем, зимой сразу на выезде со двора. Либо всё то же самое, только уже летом: солнышко нагревает все, что за стеклом, куда жарче допустимых градусов. Поэтому стоит обратить внимание и на этот параметр, особенно если ездите круглый год.

Видеосвидетель 3600 FHD G

Происхождение: Китай

Ориентировочная цена – 7000 руб.

Хороший объектив обеспечил четкую картинку днем и несколько худшую ночью. Подсветка поможет при съемке с рук в темноте. Потребляемый ток в режиме записи – 330 мА. Карты памяти в комплекте нет, зато есть модуль GPS. Для просмотра координат и данных шок-сенсора нужна специальная программа с прилагаемого CD. Тут и поджидала неприятность: индикация скорости подтверждала, что модуль работает, но открыть координаты на карте программа так и не смогла! В плюс прибору запишем, однако, возможность просмотра файлов и напрямую с флешки, причем цифры скорости впечатаны в картинку – это удобно.

На правах рекламы

ОАО
"БАЛАКОВОРЕЗИНОТЕХНИКА"
Тел.: (8453) 49-67-92, 49-69-21
www.balrt.ru

БРТ

Запчасти для иномарок:
• Ремни ГРМ
• Ремни привода агрегатов
• Патрубки охлаждения
• Детали подвески

• Надежность, обеспеченная современным европейским оборудованием.
• Постоянно пополняющийся ассортимент деталей для самых популярных в России иномарок – Ford, Chevrolet, KIA, Daewoo, Renault.
• Защитная голограмма на всех упаковках!

Приглашаем дилеров для работы на взаимовыгодных условиях.

TADEM
ГРУППА КОМПАНИЙ
www.tadem.ru

● **Нужно ли убирать регистратор со стекла, когда я покидаю машину?**
А вот это вопрос! С одной стороны, прибор за стеклом вызывает у некоторых граждан непреодолимое желание это самое стекло разбить и завладеть видеорегистратором. Даже оставленный кронштейн может стать спусковым крючком нападения: он намекает, что есть смысл порыться в бардачке. (Кстати, держатели на присоске лучше тех, что приклеиваются намертво.) С другой стороны, почти во всех современных приборах есть датчик движения, автоматически включающий запись в ваше отсутствие, если кто-то совершает опасные маневры вблизи авто. И тогда появляется шанс найти обидчика, скажем, на ночной парковке у дома.

● **Сейчас почти на всех коробках красуются буковки *HD*. Что, даже дешевые регистраторы пишут картинку с таким качеством?**
Да, эпоха разрешений вроде 640×480 канула в Лету. Сейчас стало нормой разрешение по вертикали 720 пиксел, да и 1080 не редкость. Но количество пикселов на матрице вовсе не гарантия четкой картинки с мельчайшими подробностями. Очень важное значение имеет оптика. Если вместо красивого просветленного объектива размером с монету видите маленькую дырочку, не стоит надеяться на чудо. Перед вами разве что не камера-обскура. Из объективов лучше те, что со стеклянными линзами. Но проверить это можно, лишь если производитель специально указал тип на коробке или в описании прибора.

Tibet System NEO HD

Происхождение: Корея

Ориентировочная цена – 7500 руб.

Хороший объектив – залог отличного качества картинки, но только днем. Ночью мешает засветка от фонарей заднего хода – она ослепляет камеру. Потребляемый ток в режиме записи – 170 мА. Модуль GPS работает точно и правильно устанавливает текущее время, что важно при отсутствии дисплея и компьютера в машине. Карта памяти SD в комплекте. Будете вставлять в прибор, обратите внимание: на нем неверно указана ориентация карты! Для просмотра и установки параметров необходимо программное обеспечение с диска. Интерфейс программы простой и понятный. Аккумулятора в приборе нет, так что без провода ничего не снимешь. Держатель на липучке останется на стекле надолго...

Highscreen Black Box Radar-HD

Происхождение: Китай

Ориентировочная цена – 7800 руб.

Микрообъектив вымучил довольно мутную картинку, зато ночью качество записи заслужило твердую четверку. Потребляемый ток в режиме записи – 300 мА. Карта памяти в комплекте. Встроенный радар-детектор и модуль GPS с записанными в базу данных камерами ГИБДД разочаровали полностью. Сообщения о превышении допустимой скорости посыпались при каждом троганье с места начиная... с 5 км/ч! База данных несовершенна: не знает многих камер видеофиксации, знаков ограничения скорости. Кстати, при проезде по Мясницкой улице регистратор несколько раз пугал отсутствовавшей мобильной камерой. Данные GPS отображаются на карте отдельно от самой картинки в окне специальной программы.

xDevice BlackBox-42G

Происхождение: Китай

Ориентировочная цена – 10 000 руб.

Несмотря на небольшой объектив и неизвестную матрицу, этот регистратор сделал записи очень хорошего качества как днем, так и ночью. Держатель выполнен так, что объектив оказывается прямо у стекла. Но снимать с него регистратор тяжеловато. Удобный поворотный (на 360°) дисплей и наличие второй камеры для записи происходящего сзади довершают картину. Потребляемый ток в режиме записи – 240 мА. Карта памяти на 16 (!) ГБ в комплекте. Просмотр с помощью специальной программы, которая появляется на карте памяти при ее форматировании, оказался очень простым и удобным. Модуль GPS весьма точно отображает координаты и место на карте Google.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВИДЕОРЕГИСТРАТОРОВ (данные производителей)

	Prestigio RoadRunner 300	Lexand LR-3500	AdvoCam-FD4 Profi	Видеосвидетель 3600 FHD G	Tibet System NEO HD	Highscreen Black Box Radar-HD	xDevice BlackBox-42G	FineVu CR-300HD
Матрица	1,3 Мп	5 Мп	5 Мп	5 Мп	1 Мп	5 Мп	не указано	5 Мп
Разрешение видео, пиксел	1280×720, 848×480, 640×360	1920×1080, 1440×1080, 1280×720, 800×480, 640×480	1920×1080, 1440×1080, 1280×720, 848×480, 640×480, 320×240	1920×1080, 1440×1080, 1280×720, 848×480	1280×720, 640×384	1280×720, 640×480	1280×720, 720×480**	1920×1080, 1280×720
Разрешение фото, пиксел	3624×2448, 1900×1200, 1280×1024	2560×1920, 2048×1536, 1600×1200, 1280×960, 640×480	4000×3000, 3200×2400, 2592×1728, 2048×1536	2592×1944	нет	нет	нет	1920×1080, 1280×720
Размер роликов	4 и 5 мин.	3, 5, 10 мин., ∞	1, 5, 10, 15, 30, 45 мин., ∞	128, 256, 512 МБ, ∞	∞	∞	∞	3 мин.
Угол обзора	120°	120°	120°*	120°*	120°	120°	100°/70°**	129°
Дисплей	2", 4:3	2", 4:3	2,7", 16:9	1,5", 4:3	нет	2", 4:3	2,5", 4:3	нет
Питание, В	12–24	12–24	12–24	12–24	12–24	12–24	12–24	12
Температурный диапазон, °С	–5...+40	–10...+60	–30...+50	0...+40	–5...+50	–10...+60	–10...+50	–10...+60
Тип карты памяти	microSD	microSD	microSD	microSD	SD	microSD	SD	microSD
Модуль GPS	нет	нет	нет	есть	есть	есть	есть	нет
Крепление	присоска	присоска	присоска	присоска	липучка	присоска	присоска	липучка

**90° при разрешении 1080 пиксел.* ***Для камеры заднего вида.*

На некоторых регистраторах установлены инфракрасные светодиоды подсветки. Неужели они могут высветить дорогу перед машиной?

Конечно, не могут. Более того, отражаясь от стекла, этот невидимый свет может ухудшить качество записи паразитной засветкой. Это скорее маркетинговый ход производителя! На самом деле качественному регистратору вполне достаточно света фар (а без него вы ведь не ездите). Так что советуем выключать светодиоды при движении. Другое дело, если вы решили выйти из машины с регистратором и заснять, скажем, повреждения кузова или еще что-то. Вот здесь, на близком расстоянии, они эффективны. Все сказанное относится к фронтальной камере. А вот подсветка салона авто видеорегистратором со второй, тыловой камерой – штука необходимая: без нее ночью прибор не увидит происходящего в автомобиле.

На некоторых регистраторах нет монитора. Может, и не нужен вовсе?

Для работы прибора не нужен. А для удобства работы с ним – очень даже полезен. Кстати, сегодня небольшие ЖК-дисплеи почти ничего не стоят, а большие экраны регистратору и ни к чему. Зато оцените плюсы: по картинке легко правильно установить прибор, одним взглядом успокоить себя: запись идет, можно тут же просмотреть ее прямо в машине, наконец, меню на экране облегчит настройку параметров.

FineVu CR-300HD

Происхождение: Корея

Ориентировочная цена – 12 500 руб.

Очень хороший объектив и, как следствие, безупречное качество записи, притом с наибольшим углом обзора. Но на этом достоинства заканчиваются. Из-за отсутствия дисплея сложно задать регистратору параметры – нужен ноутбук. Опять же контролировать работу можно, лишь запомнив кучу комбинаций из мигающих светодиодов. Кончилось дело тем, что во время ночной поездки регистратор так и не вошел в режим записи! Вероятно, попался экземпляр из заявленных производителем 0,3% брака. Время прибор сохраняет, но установить его можно также лишь с компьютера. Потребляемый ток – 230 мА. Карта памяти в комплекте. А держатель не снять: он на липучке.

Пример окна программы, отображающей как видеозапись, так и координаты, данные о скорости и ударах. Предусмотренные кнопки позволяют в одно нажатие сохранить нужный кадр или весь ролик, а иногда и сразу отправить снимок на принтер.

На правах рекламы

MOTUL

NISSAN И MOTUL – ПОБЕДНЫЙ ТАНДЕМ

Спорт можно любить или не любить. Но трудно не согласиться с тем, что именно спортивное состязание лучше всего испытывает «на прочность» как людей, так и технику. Вот почему серьезные «игроки» автомобильного мира предпочитают использоваться для совершенствования своей продукции именно спортивные состязания. Пример удачного сотрудничества — содружество **NISSAN** и **MOTUL**.

С началом сотрудничества с **Motul** спортивные достижения **Nissan** многократно возросли. Тут и победы в японском кольцевом чемпионате Super GT, и лидирующие позиции в Ле-Мане, а также Дайтоне. Любопытно, что результатом, кроме собственно спортивных достижений, при этом стала и специальная линейка масел для использования в гонках — **NISMO Competition Oil by Motul**. А специальные версии серийных автомобилей Nissan используют масла **MOTUL** при первой заливке.

Очевидно, что продукт, который свободно переносит «спортивные» нагрузки, заведомо обладает «запасом прочности» при повседневной эксплуатации. Новейшая «синтетика» от **MOTUL — 8100 X-max** — предназначена обладателям самых современных авто. Ее отличает низкая зольность, что положительно сказывается на ресурсе системы нейтрализации выхлопных газов. У потребителя, выбравшего **MOTUL — 8100 X-cess** рабочая поверхность двигателя будет оставаться чистой, поэтому ему не грозят ни рост расхода топлива, ни падение мощности двигателя. Тандем изготовителей автомобилей и компонентов для них — самый верный на сегодня ключ к победе: как на рынке, так и в спорте. Производитель моторных масел, выбравший подобную стратегию развития и добившийся при этом успеха, однозначно подтверждает свой исключительно высокий рейтинг. Поэтому французские смазочные материалы с брендом **MOTUL** смело могут использовать не только спортсмены, но любые владельцы серийных автомобилей.

www.motul.ru

КОГАН, КОГАН И КЕТЧЕР

«Гудиер» представил шипованную шину нового поколения. **Вадим Никишев** узнал, как она устроена, и оценил ее качества на скользких покрытиях.

Тестовые «фольксвагены» обуты преимущественно в новые «УльтраГрип Айс Арктик», но несколько машин – на шинах конкурентов. Это лидеры наших зимних тестов «Нокиан-Хаккапелита 7» и «Мишлен Икс-Айс Норд 2». Изгибы залитого льдом карьера не позволяют развить большую скорость, а неотключаемая система стабилизации – проявить свои навыки. Быстрее выходит ехать «по-чайницки»: задолго до середины поворота открыть газ и повернуть руль в желаемую сторону. Электроника захрустит тормозами, доворачивая тяжелый «Пассат», и будет дозировать тягу для максимального разгона.

Выловить нюансы современных шин первой линии в таких условиях непросто. Пожалуй, мягче всего машина ведет себя на шинах «Мишлен» – или это я вкатился после второго десятка кругов? Единственные цифры, на которые можно полагаться, – замеры тормозной динамики. Разгон до 45 км/ч, удар по тормозам... Пиковое замедление чуть выше на покрышках «Гудиер-УльтраГрип Айс Арктик», – следовательно, меньше и тормозной путь. Как же производители находят способы улучшения и без того хороших шин?

Вспомнилось стихотворение Павла Когана: «Я с детства не любил овал! Я с детства угол рисовал!». Одна из действительно оригинальных находок – треугольный шип. Большинство производителей, как и «Гудиер», прошли этап обычных однофланцевых шипов, заменяли их более надежными двухфланцевыми, экспериментировали с шестиугольной твердосплавной вставкой... А тут не только сердечник сложной формы, но и сам корпус шипа в сечении треугольный! Так поступили, чтобы «гвозди» всегда оставались правильно ориентированными. Шипы жестко зафиксированы в треугольных отверстиях.

Клей? Вы, вероятно, говорите о шинах «Континенталь-КонтиАйсКонтакт». Но там используют не клей в обычном понимании, а определенный химический процесс. Что же, их шипы держатся хорошо, но специалисты «Гудиер» сомневаются, смогут ли такие шины выдержать требования новых норм, которые ограничивают нагрузку на асфальт. А шипы немецкой фирмы «Зитек», при том что выдерживают на 20% большее усилие на вырывание по сравнению с предыдущей моделью «УльтраГрип Экстрим», лояльнее к покрытию.

Другая особенность связана с использованием более мягкого компаунда, который сохраняет эластичность при низких температурах. И, разумеется, полностью переработан рисунок протектора. Забавно, что иностранцы называют его «открытым» и считают 35-процентным: имеется в виду площадь канавок. А советская методика, напротив, учитывала площадь грунтозацепов. Для зимних шин рекомендованная величина составляла 60–70%, так что все сходится!

Конечно, нововведения «Гудиера» призваны улучшить не только поведение шины на укатанном снегу и льду, но и характеристики на мокром асфальте. А еще, как подчеркнул генеральный директор российского представительства Бенджамин Виллот, при разработке учтен опыт шинных тестов «За рулем». Новую модель по нашей рекомендации испытывали на проходимость в глубоком снегу, и оригинальная форма боковой части протектора помогает ей лучше грести в сугробах.

– Мы называем эту технологию «сноу кетчер», – комментирует директор по маркетингу «Гудиер» в России Юрий Коган. – Протектор захватывает снег, и в определенных режимах хорошее сцепление с покрытием обеспечивает не сама шина, а снег, который в нее набился.

А как же другая беда российских дорог – глубокие колдобины с острыми краями? Учитывалась ли стойкость боковин к пробоям и порезам? Большинство размерностей на нашем рынке доступны с индексом XL – это запас прочности, на 4 единицы превышающий указанный индекс грузоподъемности, то есть способность выдерживать повышенные нагрузки.

Так что у покрышек «Гудиер-УльтраГрип Айс Арктик» хорошие шансы проявить себя в наших тестах и завоевать признание потребителей. Благо размерный ряд охватывает большинство моделей – от «Жигулей» до вседорожников. ЗР

V-образная передняя кромка шипа призвана вгрызаться в лед в ходе разгона. Более широкая задняя часть крепче упирается в покрытие, когда передние колеса нагружаются при торможении. Ну а острые боковые грани обеспечивают держак в поворотах.

XADO

получи от автомобиля

МАКСИМУМ

Атомарный кондиционер металла

XADO Maximum 1 Stage

с ревитализантом

- Восстанавливает поверхности деталей и компенсирует текущий износ.
- Выравнивает и увеличивает компрессию в цилиндрах.
- Создает активную систему защиты деталей от нагрузок и перегрева.
- Улучшает смазывающие свойства масла и трибологические характеристики узлов двигателя.
- Повышает мощность и приемистость двигателя.

xado.com Интернет-магазин xado.ru

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ГРУНТ И ЭМАЛЬ ДЛЯ ДИСКОВ

В ассортименте автохимии от компании ASTROhim появилась алкидная грунтовка для подготовки металлических и деревянных поверхностей к окраске. Аэрозольный баллон емкостью 520 мл стоит около **140 руб.**

Прочное покрытие обладает антикоррозионными свойствами, устойчиво к воде, но непригодно под окраску нитроцеллюлозными эмалями.

Синтетической эмалью тоже можно покрывать металл и дерево, но предназначена она в первую очередь для окраски колесных дисков. Для этого в ее составе есть компоненты, повышающие устойчивость покрытия к воздействию песка, камней, дорожных реагентов. Эмаль стоимостью около **170 руб.** предлагают в пяти цветах: черную, серую, серебристую, графитового цвета и под хром.

БУКСИРОВОЧНЫЕ ТРОСЫ

Буксировочные тросы AIRLINE изготовлены из специальной высокопрочной, морозо- и влагостойкой полипропиленовой нити, что позволило увеличить их ресурс вдвое по сравнению с аналогами. Крюки имеют пружинные фиксаторы – это удобно и безопасно. Длина всех тросов – 4 м, а вот допустимая нагрузка разная: от 2,5 т для троса ATR-S-2,5 (цена около **160 руб.**) до 5 т для ATR-S-5 (примерно **200 руб.**).

ВЕНТИЛЯТОРЫ ОХЛАЖДЕНИЯ

Компания LUZAR в очередной раз расширила ассортимент и предлагает вентиляторы охлаждения для «Рено-Логан», один из которых подходит также для новинки нашего рынка «Лады-Ларгус». Два шарикоподшипника и прочная крыльчатка из армированного полиамида гарантируют долгий срок службы. При выборе модели следует учесть особенности кожуха, который входит в комплект вентилятора: модель 6001550770 или LFc 0970 предназначена для установки в машины выпуска с 2004 года, а 8200779073 или LFc 0955 – с 2008-го (именно такой вентилятор на снимке). Несмотря на внешние различия, стоят обе версии одинаково – около **2300 руб.**

МОТОРНЫЕ МАСЛА

Концерн «Шелл» представил на российском рынке обновленные масла для дизельных двигателей Shell Rimula R6 LME и R6 LM, обеспечивающие повышенную экономию топлива и увеличенный срок службы двигателя и систем очистки выхлопных газов. Они предназначены для автомобилей, соответствующих нормативам Евро-5 и Евро-6, и разработаны на основе новой технологии GTL, применяющейся при переработке природного газа в жидкие продукты. Новые масла позволяют увеличить интервалы замены, ресурс двигателя, снизить расход топлива.

Испытания обновленных масел проводились совместно с концерном «Даймлер» в течение двух лет, после чего они были выбраны для заводской заливки. Ориентировочная стоимость этих масел **8500 руб.** за 20-литровый бочонок.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ КОМПРЕССОРЫ

На этот раз компания «Мистери электроникс» порадовала потребителей не мультимедийными устройствами, а линейкой автомобильных компрессоров Chameleon. Наиболее дешевая – около **600 руб.** – и компактная модель AC-70 выдает давление до 7 атм и может непрерывно работать до 15 минут. Хватит, чтобы подкачать шину или надуть лодку.

AC-130 имеет металлический корпус, эффективно отводящий тепло, и потому выдержит до получаса работы. Компрессор стоит около **1000 руб.**, прилагается удобная сумка-чехол.

Наконец, модель AC-150 за **1300 руб.** развивает давление 10 атм, снабжена светодиодным фонарем и сумкой-чехлом.

Logicar

Под защитой логики

Автомобильные охранные системы SCHER-KHAN LOGICAR – это надежная защита в любых ситуациях. Двойное шифрование радиосигнала MAGIC CODE™ PRO 2 для защиты от электронного взлома. Персональный код для подтверждения права снятия автомобиля с охраны. Уверенная связь на дальности до 1500 м. Автозапуск двигателя и более 40 дополнительных сервисных функций

МЕГА-Ф

Техническая поддержка: 8 (800) 555-3-911

WWW.SCHER-KHAN.RU

СТРЕЛОЧНЫЙ ИНДИКАТОР

Самым неуловимым для радар-детекторов в последнее время слывет радарный комплекс «Стрелка». Но уже доступны приборы, которые ловят ее, утверждает **Михаил Колодочкин**.

Радар-детекторы Supra DRS-66VS «Белка» (слева) и Stinger RX-75. Главное их достоинство – оба легко ловят сигналы, которые выдает «Комплекс контроля дорожного движения автоматизированный стационарный «Стрелка-СТ», и предупреждают заранее, еще до того, как «Стрелка» зафиксирует скорость авто.

Появление на свет поумневших радар-детекторов было, конечно же, делом времени. В наши руки почти одновременно попали Stinger RX-75 и Supra DRS-66VS «Белка». До сих пор ничего похожего на прилавках не было, а зазывные интернет-обещания отдельных продавцов на практике оборачивались пшиком.

Каждый из радар-детекторов проехал с нами километров пятьсот. Однако допрос с пристрастием, включающий поверенные радары, мерные дорожки и скрупулезное изучение эргономики, в этот раз решили не проводить. Интересовал один вопрос: берут новинки «Стрелку» или нет? Отвечаем: берут, причем уверенно! Метров за восемьсот, а то и за километр.

Интереснее другое. Число «стрелок» в Москве оказалось настолько велико, что постоянные писки радар-детекторов (ни в чем не повинных) довольно быстро начали раздражать. И речь не о помехах: всякий раз знакомые ящики обнаруживались на каком-нибудь неприметном столбе. Но их количество уже явно переросло в качество: очень скоро захотелось выдернуть провод из гнезда и просто сбавить скорость. Вот бы все «гонщики» поступили так же...

Что касается загородных трасс, там новинки ведут себя привычно: им приходится реагировать в основном на спрятанные где-то треноги.

Короче, технически проблема решена. А все радар-детекторы предыдущего поколения, по идее, должны теперь исчезнуть с прилавков за ненадобностью, поскольку новое поколение «антирадаров» обнаруживает не только «стрелки», но и все другие комплексы-измерители скоростей. ЗР

На правах рекламы

ГЛОНАСС GPS GSM LBS GPRS TECHNOLOGY

АвтоФон.ru autofon

АвтоФон Маяк это секретная миниатюрная автономная поисковая система
Поможет вернуть угнанный автомобиль и другое похищенное имущество
Российские инновации - просто, эффективно, доступно!

8-800-555-79-77
www.autofon.ru

Реклама

КОГДА ОТ ШИН ЗАВИСИТ ВСЁ

iceGUARD iG35 / iG50 Новинка

YOKOHAMA

www.yokohama.ru

Официальный спонсор Сочи 20:14

Официальный партнер MOSCOW

ЖЕЛЕЗНЫЙ АРГУМЕНТ

Замок – испытанное средство защиты собственности от супостатов. Современную их версию – механические блокираторы рулевого вала – в компании профессионалов тестировал Игорь Теременко.
Фото **Константина Якубова**.

Нет, наверное, такого автовладельца, который не мечтал бы о неприступном запоре для своей машины. Но стоит потерять ключ, как он идет на попятную, требуя разломать проклятую железяку как можно быстрее и желательно подешевле. На его счастье, вечных замков не делают – самый замечательный экземпляр противостоит разрушительному напору лишь определенное время. Вот его-то мы и взялись измерить.

С криминалом связываться, разумеется, не стали: мастер-классы для начинающих жуликов не наш профиль. В эксперименте предложили поучаствовать сотрудникам служб экстренной технической помощи, благо вскрывать замки им приходится довольно часто и совершенно официально – за деньги, по заказу владельца. Рискнули не все: шансы

Смотрите на iPad:
вскрываем замки

На правах рекламы

«Перехват-Универсал»: блокиратор из высокопрочной нержавеющей стали; отсутствие замочной скважины на устройстве исключает вскрытие отмычкой.

«Гранд-Секьюрити»: запорный штырь оборудован двухсторонним стопором и закаленной личинкой фирмы Solex.

«Гарант-Блок»: штырь из углеродистой стали оснащен замком фирмы Abloy; устойчивые к криминальному разрушению вращающиеся диски личинки изготовлены из закаленной стали.

АРБИДОЛ

УНИКАЛЬНЫЙ ПРОТИВОВИРУСНЫЙ ПРЕПАРАТ

Может ли одно лекарственное средство быть в равной степени высокоэффективным как для профилактики респираторных вирусных инфекций, так и для их лечения?

Да, может, если это **Арбидол*** – оригинальный отечественный лекарственный препарат с прямым противовирусным действием.

Препарат действует непосредственно на вирус, блокируя его проникновение внутрь клетки, тем самым лишая его способности к размножению. **Арбидол*** активен в отношении наиболее часто встречающихся в последние годы штаммов вируса гриппа А и В, а также ряда других возбудителей ОРВИ (аденовируса, респираторно-синцитиального вируса, коронавируса и др). Поэтому **Арбидол*** эффективен при ОРВИ вне зависимости от этиологии, в том числе вызванной несколькими возбудителями.

Эффект **Арбидола*** в терапии гриппа и других ОРВИ обычно проявляется в облегчении тяжести течения, уменьшении длительности заболевания и предотвращении осложнений. Специалисты рекомендуют: чтобы препарат в полной мере проявил свою эффективность, начинать принимать его необходимо в первые 48 часов от появления первых симптомов, соблюдая предписанные режим приема и дозировку.

Арбидол* – один из наиболее изученных препаратов из имеющихся в настоящее время на рынке противовирусных препаратов. Многолетний опыт его использования в клинической практике говорит о том, что препарат хорошо переносится пациентами, побочные реакции развиваются редко и связаны в основном с индивидуальной непереносимостью препарата. Поэтому **Арбидол*** применяется и для лечения и профилактики различных ОРВИ у детей. Для лечения и профилактики гриппа и других ОРВИ нужно применять препарат, который имеет доказанный механизм действия на вирусы. Благодаря прямой противовирусной активности эффективность **Арбидола*** проявляется в сокращении продолжительности болезни и риска развития осложнений, а не просто в уменьшении выраженность симптомов.

www.arbidol.ru

Р N003610/01 – 100507
ОАО «Фармстандарт-Лексредства»

ПЕРЕД ПРИМЕНЕНИЕМ ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ.
ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ

попасть впросак некоторые оценили достаточно высоко. Так что есть все основания считать тех, кто согласился, лучшими из лучших.

Задачу им поставили такую: на глазок оценив конструкцию штыревого блокиратора, освободить рулевой вал, не повредив при этом автомобиль. Имущество-то казенное! А так как трем командам спасателей противостояли замки трех разных производителей, поочередно монтируемые на три одинаковых «логана», встреча прошла по системе «каждый с каждым».

Со стороны за происходившим отнюдь не безучастно следили представители противоположного лагеря –

РУСЛАН ЖАМКОВ, официальный представитель ООО «Системы защиты плюс» – «Перехват-Универсал».

Разумеется, все необходимые сертификаты есть и у нас, но показанные здесь результаты все-таки порадовали – в первую очередь наглядностью. По времени вскрытия мы на хорошем уровне. Также удалось воочию оценить сильные и слабые стороны нашего замка, – кое-какие изменения, полагаю, могут пойти в серию. Универсальный блокиратор подходит, увы, не для всех машин (хотя самый популярный сектор перекрывает), зато доставка и установка у нас бесплатные.

КОММЕНТАРИИ УЧАСТНИКОВ 1

СЕРГЕЙ АНАНОВ, «Мосавтоспас 24».

«Перехват» – уникальная в своем роде конструкция. Замковая часть компонуется случайным образом – заранее запрограммированного кода нет. Так что при утере ключа и его дубликата добро пожаловать к нам. В данном случае мы обошлись без режущего инструмента – просто свернули корпус мощным самозажимным ключом с надетой сверху трубой.

С «Гарантом» приходилось сталкиваться не раз. Сверткой такую личинку не возьмешь. Это вам не «Драгон» и прочие «восточные сладости», вскрываемые скрепкой за пару минут. Тут и отмычка едва ли поможет, разве что в руках отменного профессионала. Мы распилили замковую часть в строго определенном месте – иначе фокус не удастся.

«Гранд» отличается от собратьев парой (а не одним!) запорных штифтов. Это усложняет задачу, ведь в конструкции использован высоколегированный металл. Сняли методом удаления личинки.

КОММЕНТАРИИ УЧАСТНИКОВ 2

ДМИТРИЙ НИКОЛЬСКИЙ, РАТ.

«Гранд» в наших краях гость не частый. К отмычке довольно стоек, да и с двухсторонним стопором просто так не справиться. Мы, например, вырезали четверть корпуса муфты с одной стороны и сделали пропил с другой.

«Перехват» – шикарная вещь: высокое качество изготовления и материалов. Прощупать пины, то есть подобрать ключик, не удастся из-за отсутствия подпружиненных элементов: положение свободно плавающих штырьков определить практически невозможно. При попытке распилить корпус поперек внутренняя вращающаяся деталь закусила режущий диск. В конце концов сделали два продольных пропила и отделили замковую часть.

«Гарант» – самая популярная на рынке модель, нюансы ее конструкции хорошо известны. Замок неприступен, поэтому сразу взялись за болгарку. Но муфта изделия на рулевом валу оказалась слабо затянута и провернулась, что сильно осложнило работу. Вот вам еще одна степень защиты!

На правах рекламы

www.tdpekar.ru

СДЕЛАНО В РОССИИ

НАДЕЖНОСТЬ В ДЕТАЛЯХ
PEKAR
ПОСТАВЩИК НА КОНВЕЙЕР

ДЕТАЛИ СИСТЕМЫ ОТОПЛЕНИЯ

ДЛЯ А/М ВАЗ, ЗАЗ, ИЖ, ГАЗ, УАЗ

ЭЛЕКТРОВЕНТИЛЯТОРЫ И РАДИАТОРЫ ОТОПИТЕЛЯ

Повышенный ресурс изделия
100% контроль качества
Стабильность работы
Легкость установки

СТОЙКОСТЬ ЗАМКОВ КО ВЗЛОМУ

Название замка	Время вскрытия, min–max, мин.
«Перехват-Универсал»	19–34
«Гарант-Блок»	5–19
«Гранд-Секьюрити»	5–21

фирм-изготовителей этих самых запорных устройств. Сертификаты сертификатами, но когда еще поучаствуешь в очном поединке!

Шоу прошло в дружеской и весьма теплой обстановке. Вспотели все: механики от нелегкой работы, а зрители от волнения.

Тревожились зря – обе стороны со своими задачами справились. Все блокираторы в конце концов поддались, проявив, по общему мнению, достаточную для своего назначения стойкость. Ведь мы экспериментировали при свете дня, безбоязненно оглашая окрестности треском бензоэлектрических генераторов. А каково настоящему угонщику при бледной луне корежить крепкий металл аккумуляторным лобзиком!

Вывод ясен: наши блокираторы рулевого вала с кондачка не возьмешь. Эти устройства станут серьезным препятствием для угонщика и полностью оправдают свое название. А в случае чего выручат добрые Бэтмены из спасательных служб. ЗР

АНДРЕЙ САВЕЛЬЕВ, технический директор московского представительства компании «Флим» – ТМ «Гарант»

Результаты тестов еще раз доказали: вскрыть замок «Гарант» без применения мощного электроинструмента – задача невыполнимая. Это известно и угонщикам, и людям, профессионально занимающимся демонтажом замков при утере ключа. В отличие от других замков, время на изучение «Гаранта» и попытки справиться с ним манипуляционным и силовым методами не затрачивалось, специалисты сразу приступили к демонтажу с помощью болгарки. Обмен опытом весьма полезен. Ряд идей следует рассмотреть повнимательнее.

КОММЕНТАРИИ УЧАСТНИКОВ 3

АЛЕКСАНДР ЛЕСОВНИКОВ, «Авторейнджер».

С «Перехватом» столкнулся впервые, впечатление приятное. Обилие сверкающего металла вкупе со сложной конструкцией отпугнет иного угонщика. Пины из разряда неуловимых – за десять минут поймали лишь пару. Пилится тяжело: болгарка вязнет в металле. Но стенки могли быть и посолиднее. А так – одну сторону отрезали, другую отогнули. Хотя попотеть пришлось.

Вскрывать «Гранд» начали с личинки. Содержимое выломали, но обезвредить механизм привода не смогли. В итоге разрезали корпус с двух сторон. Двусторонний стопор – большой плюс, ибо одновременно обе части не утопишь.

Замковая часть «Гаранта» – штука надежная. Открыть личинку крайне тяжело: нужен специнструмент отменного качества. А вот металл муфты надо сделать потолще – мы справились с задачей, отпилив одно «ухо».

Реклама

И после 50 лет можно быть несерьезным. Но только не с сердцем.

Ежедневный прием Аспирина® Кардио улучшает ток крови и является проверенным способом профилактики инфарктов и инсультов во всем мире.

Аспирин® Кардио. Серьезная защита от инфаркта и инсульта.

Специальный СЕРДЕЧНЫЙ Аспирин®

Bayer HealthCare

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ К ПРИМЕНЕНИЮ.
НЕОБХОДИМО ПРОКОНСУЛЬТИРОВАТЬСЯ СО СПЕЦИАЛИСТОМ.

СОРОКИН®
ИНСТРУМЕНТ С ИМЕНЕМ

ДОМКРАТЫ

ПОДКАТНЫЕ

Бутылочные
2 ... 100 т
от 499 р.

Hobbyline®Jack
2 ... 3 т
от 999 р.

Frogline®Jack
1,5 ... 3,2 т
от 4 499 р.

Crocoline®Jack
2 ... 20 т
от 12 999 р.

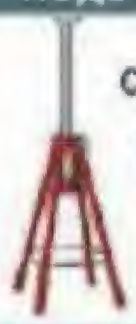
Пневматические
2 ... 80 т
от 2 999 р.

Надувные
3 ... 4 т
от 1 999 р.

Ножничные
4 ... 7 т
от 8 999 р.

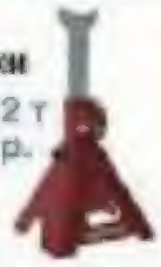
Реечные HighJack
3 т
от 1 999 р.

ПОДСТАВКИ, СТОЙКИ и БАШМАКИ



Стойки
0,75 ... 12 т
от 3 499 р.

Подставки
1,8 ... 12 т
от 299 р.



Башмаки
от 199 р.

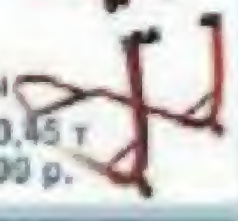
МОТОПОДЪЁМНИКИ

Платформенные
0,35 ... 0,7 т
от 15 999 р.

Механические
0,25 т
от 3 499 р.

Гидравлический
0,7 т
5 999 р.

Подставки
0,3 ... 0,7 т
от 2 999 р.



Подкаты
0,3 ... 0,45 т
от 1 799 р.

АВТОПОДЪЁМНИКИ

1,5 ... 4 т
от 34 999 р.

ПОКРАСОЧНО-СУШИЛЬНЫЕ КАМЕРЫ

от 499 999 р.

Зона подготовки 299 999 р.

ПРЕССЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

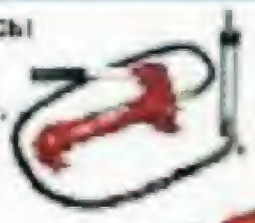
4 ... 150 т
от 6 999 р.

ТРУБОГИБЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

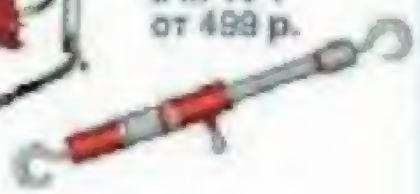
10 ... 20 т
от 7 999 р.

РИХТОВОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Гидронасосы
4 ... 10 т
от 1 499 р.



Гидроцилиндры
2 ... 10 т
от 499 р.



Стапели
от 42 999 р.

ШИНОМОНТАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Балансировочные стенды
10 ... 47"
от 32 999 р.

Шиномонтажные стенды
10 ... 26"
от 32 999 р.

Вулканизаторы
от 6 499 р.

Стенды для правки дисков
10 ... 24"
от 72 999 р.

Борторасширители
от 2 499 р.

Ванны для проверки камер и шин
от 4 499 р.

Генераторы азота
50 ... 80 л/мин
от 44 999 р.

КОМПРЕССОРЫ

Поршневые 240 ... 1760 л/мин
24 ... 500 л

Автомобильные 12 В
150 ... 400 Вт
от 1 199 р.

от 7 999 р.

ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Установки для заправки кондиционеров
от 69 999 р.

Установки для очистки форсунок
от 29 999 р.

Стенды для сход-развала
от 249 999 р.

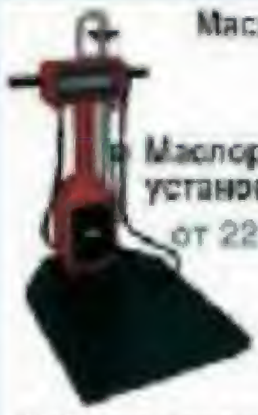
Установка для регулировки света фар
29 999 р.

Компрессометры
от 999 р.

Набор для опрессовки системы охлаждения
5 999 р.

Тестер давления масла 699 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЗАМЕНЫ МАСЛА



Маслосборные установки
50 ... 95 л
от 9 999 р.

Маслораздаточные установки
от 22 999 р.

Смазконагнетатели
от 999 р.

Поддоны для масла

5 ... 80 л
от 299 р.

Канистры
5 ... 25 л
от 799 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОЧИСТКИ

Пескоструйные аппараты, камеры
от 2 499 р.

Ультразвуковые ванны
2 ... 84 л
от 8 999 р.

КРАНЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

0,5 ... 3 т
от 3 999 р.

Траверсы к кранам
0,5 ... 0,75 т
от 999 р.

Держатели двигателя 0,3 ... 0,5 т
от 2 999 р.

СТЕНДЫ для ДВИГАТЕЛЯ

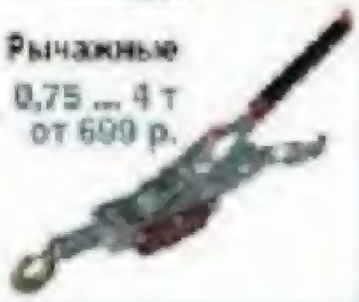
Кантователи двигателя
0,3 ... 1 т
от 3 999 р.

Стенд для КПП
6 999 р.

ЛЕБЁДКИ

Автомобильные
0,9 ... 7 т
от 2 999 р.

Рычажные
0,75 ... 4 т
от 699 р.



Барабанные
0,35 ... 1,3 т
от 1 299 р.

СЭНД-ТРАКИ, ЦЕПИ НА КОЛЕСА

от 999 р.

от 3 999 р.

ТРАПЫ ДЛЯ МОТОТЕХНИКИ

Площадка с трапом для перевозки мотоциклов на фаркопе

от 1 999 р.

ТАЛИ и ЭЛЕКТРОТЕЛЬФЕРЫ

Цепные
0,5 ... 20 т
от 2 999 р.

Рычажные
0,25 ... 9 т
от 2 999 р.

0,1 ... 1 т
от 4 999 р.

ТЕЛЕГИ

Для транспортировки автомобиля (2 шт.)
5 999 р.

Инструментальные
от 3 999 р.

Для перевозки колес
от 4 499 р.

СКРУЧИВАТЕЛИ ПРУЖИН

1 ... 2 т
от 6 999 р.

СТОЙКИ ТРАНСМИССИОННЫЕ

0,5 т
от 4 999 р.

МОЙКИ ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ

9 ... 190 бар
3,5 ... 13,5 л/мин
от 1 999 р.

ПЫЛЕСОСЫ

1150 ... 2500 Вт
37 ... 114 л
от 9 999 р.

ЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА

2 ... 15 А
от 999 р.

СВАРОЧНЫЕ АППАРАТЫ

Полуавтоматические
от 5 999 р.

ММА сварка
от 3 499 р.

Инверторы
от 5 999 р.

Точечной сварки
45 999 р.

ЛЕЖАКИ и СИДЕНЬЯ

от 1 299 р.

от 999 р.

МЕБЕЛЬ

Верстаки
от 9 399 р.

Столы
от 9 499 р.

Стеллажи

одежные

Шкафы
от 5 999 р.

инструментальные

СТАНКИ

Сверлильные
5 ... 16 скоростей
от 3 499 р.

Точильные
75 ... 300 мм
от 999 р.

Тиски слесарные
от 799 р.

ПНЕВМОИНСТРУМЕНТ

Гайковёрты
от 2 499 р.

Дрели
от 1 499 р.

Углошлифовальные машины
от 1 499 р.

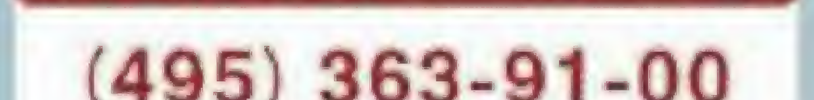
НАБОРЫ ИНСТРУМЕНТА

Great
от 6 999 р.

Standart
от 2 499 р.

Universal
от 2 199 р.

www.sorokin.ru



ФИРМЕННЫЕ МАГАЗИНЫ В МОСКВЕ

(495) 363-91-00

- ул. Ивана Сусанина, д. 2а, стр. 7
- ул. Молодогвардейская, д. 58
- МКАД 18 км (внешняя сторона), ТЦ «Спорт Экстрим», 0 этаж

РЕГИОНАЛЬНАЯ СЕТЬ

- Екатеринбург
- Ижевск
- Иркутск
- Казань
- Кемерово
- Краснодар
- Красноярск
- Минск
- Мурманск
- Нижний Новгород
- Новосибирск
- Омск
- Оренбург
- Петропавловск-Камчатский
- Ростов-на-Дону
- Самара
- Санкт-Петербург
- Тюмень
- Ульяновск
- Уфа
- Хабаровск
- Челябинск

8-800-333-40-40
бесплатный звонок на территории России

Смотрите на iPad: панорама салона

ШЕСТОЕ ЧУВСТВО

Новая «шестерка» – вторая после кроссовера CX-5 модель фирмы, сделанная в новом дизайнерском ключе. Кроме того, она тоже будет выпускаться на заводе «Соллерс» во Владивостоке, с конвейера которого первые CX-5 скатились 1 октября. К секретам новинки прикоснулся Дмитрий Федоров.

Машина заметно подросла в длину (+ 110 мм), немного в ширину (+ 45 мм) и совсем чуть-чуть в высоту (+ 10 мм). Теперь габаритные размеры выглядят так: 4865×1840×1450 мм. Свесы немного уменьшились, а пассажирское отделение продвинулось вперед.

Колесная база увеличилась прилично – на 105 мм, поэтому в профиль «шестерка» стала выглядеть не только агрессивно, но и более солидно.

Новое поколение вновь предназначено для всех рынков мира. Эпопея с большой «шестеркой» специально для США провалилась – за четыре года таких машин продали втрое меньше, чем ожидалось.

Система мониторинга слепых зон уже знакома российским владельцам некоторых моделей «Мазды». А вот электронного помощника, отслеживающего выход из своей полосы, нам пока не предложат.

Для российского рынка зарезервировано два мотора из семейства «Скайэктив», оба с непосредственным впрыском топлива. Первый при объеме 2 л развивает 150 сил, второй, в 2,5 л, – мощностью 192 силы. В Европе будет также 2,2-литровый дизель.

На двигателе 2,5 л дебютирует система i-ELOOP. Ее изюминкой станет суперконденсатор для накопления энергии, полученной при рекуперации. «Старт-стоп» предлагается для обоих моторов.

Минимальный размер колес теперь 17 дюймов, максимальный – 19.

Благодаря широкому использованию высокопрочных сталей в основных силовых элементах передней и центральной частей кузова его масса уменьшилась на 100 кг. Жесткость на кручение при этом увеличена на 30%. Автомобиль по сравнению с предшественником в схожей комплектации стал легче в среднем на 50 кг.

Самая главная перемена в ходовой части – отказ от двухрычажной передней подвески в пользу «МакФерсона». Сзади осталась многорычажка, но с серьезно измененной кинематикой.

Впервые автомобиль марки «Мазда» получил светодиодные габаритные огни. В дорогих версиях – активные фары, способные самостоятельно переключать свет с дальнего на ближний.

Верхняя панель торпедо и элементы дверей сделаны из мягких пластиков. Это большой шаг вперед. Как говорят создатели машины, за образцы они взяли модели «большой немецкой тройки».

Коробки передач – только шестиступенчатые. Механическая коробка предназначена 2-литровому мотору. Автомат для него предлагается за доплату, а с двигателем 2,5 л – стандартное оснащение.

Рулевое управление – с электрическим усилителем, размещенным прямо на колонке.

Джойстик на тунеле – как у CX-5. Он позволяет управлять «музыкой», навигацией и некоторыми другими функциями.

Передняя часть салона – почти как у кроссовера CX-5: те же приборы в колодцах, тот же руль, аналогичный большой экран в центре, только расположено всё это чуть ниже, в соответствии с легковой посадкой экипажа.

Все, что вы видите, – это максимальная комплектация. А базовая, кстати, будет мало отличаться от той, что полагается нынешней модели. В ней, к примеру, обычный кондиционер, а не раздельный климат-контроль, как на фото.

Из числа необходимых новшеств отметим камеру заднего обзора.

В дорогих версиях можно получить кресла с отделкой светлой кожей.

Ширина салона в районе плеч хоть и увеличилась, но незначительно, на 20 мм.

Более длинная колесная база позволила расширить пространство для ног пассажиров – в коленях на 43 мм. Ради лучшего комфорта увеличили даже задний откидной подлокотник: он стал длиннее на 60 мм.

Большая часть российских продаж придется на машины с кузовом седан. Универсал – европейцам его показали на автосалоне в Париже – у нас, возможно, тоже появится, но позже. А вот с хэтчбеком придется распрощаться.

Автомобиль оснастят системой городской безопасности. С помощью инфракрасной камеры она отслеживает препятствия впереди и при необходимости сама притормаживает машину до скорости 30 км/ч, чтобы смягчить последствия наезда.

АРИСТОКРАТ В ЧЕТВЕРТОМ ПОКОЛЕНИИ

Вышел в свет новый «Рейндж-Ровер». Это уже четвертое поколение одного из самых роскошных вседорожников. Как он смотрится на фоне предшественника, оценил **Юрий Тимкин**. Фото **Георгия Садкова**.

Уходящий «Рейндж-Ровер» – культовый автомобиль. Он продержался на конвейере более 10 лет и все это время входил в число самых-самых вседорожников планеты. Разрабатывали его в содружестве со специалистами БМВ – в то время английская компания принадлежала немцам.

Удлинившийся до 5 м новый «Рейндж» выполнен в духе предшественника, однако за счет некоторых нюансов смотрится куда современнее: наплывающая на крылья светотехника, ниспадающая крыша, наклоненная радиаторная решетка. Благодаря этому коэффициент аэродинамического сопротивления удалось снизить до 0,34. Но самое главное – «Рейндж-Ровер» стал первым в истории вседорожником, чей кузов полностью алюминиевый. Части подвески тоже из «крылатого металла». Как следствие, масса снизилась сразу на 420 кг!

Смотрите на iPad:
сравниваем с предшественником

Прежний «Рейндж» считался хорошим вездеходом. Залогом тому – постоянный полный привод, понижающая передача, блокировки, огромные ходы подвесок. Плюс система «террейн респонс», благодаря которой водитель легко может подстроить авто к конкретному типу бездорожья. В общем, вне асфальта «британец» не был мальчиком для битья.

Новая модель еще лучше подходит для покорения бездорожья. Ходы подвесок в «Рейндж-Ровере» увеличили, а глубина преодолеваемого брода достигла 0,9 м – конкуренты отдыхают. Дорожный просвет при максимально поднятой пневмоподвеске достигает впечатляющих 303 мм! Как и прежде, флагманский мотор – бензиновый наддувный V8 в 510 сил. Предложат и дизели: базовый 6-цилиндровый 3-литровый агрегат развивает 258 л.с., а мощность 4,4-литровой «восьмерки» составляет 339 л.с.

На правах рекламы

СРЕДСТВА ПО УХОДУ
за автомобилем AIRLINE

Зимняя серия:

- **Скребки**
  выполнены из морозостойкой пластмассы
- **Щетки от снега и льда**
  оснащены скребком для удаления льда
- **Лопата для очистки снега**
  с телескопической ручкой
- **Саперная лопата складная**
  выполнена из стали
- **Водосгоны силиконовые**
- **Салфетки**
  из микрофибры и замши

www.airline.su

В свое время этот дизайн наделал немало шума: ничего подобного в то время не было. Интерьер «Рейнджа» сравнивали не с аналогами, а с салонами роскошных яхт. Он и по сей день смотрится достойно, – сразу видно, это машина для поклонников марки. Кстати, именно здесь дебютировали такие опции, как виртуальная приборная панель и центральный экран с двойным изображением – водитель и правый пассажир видят разные картинки.

Есть изюминки и у дебютанта. В нем примерно в два раза меньше клавиш и переключателей на центральной консоли. Салон выполнен не в столь имперском стиле, как у предшественника, – стал более демократичным и чем-то напоминает интерьер «Эвока». С поправкой на роскошь, конечно. Чего стоит одна только 1700-ваттная аудиосистема с 29 динамиками и сабвуфером! Качество звучания концертное. О высоком уровне машины говорят и доводчики дверей.

В новом «Рейндже» больше нет рычага автомата – его заменила шайба-селектор, уже известная по «ягуарам». Система «террейн респонс» модернизирована: добавилось положение *Auto*, в котором машина сама подстраивается под дорожные условия.

Кресла невероятно удобны. А как иначе, ведь их можно настраивать по 20 направлениям. Плюс функция массажа с пятью режимами. Но больше всего впечатлили сверхмягкие подголовники с регулируемыми боковыми элементами – не хуже, чем в бизнес-классе самолета.

«Англичанин» стал первым в истории вседорожником, который зачастую использовали в качестве представительского автомобиля. Ведь его покупали люди отнюдь не бедные.

Новый «Рейндж-Ровер» отвечает представительским целям не хуже предшественника. Хотя бы потому, что запас пространства для ног задних пассажиров увеличился сразу на 118 мм. Сидеть стало просторно, как в лимузинах.

Это сравнение возникло не на пустом месте: как и для люкс-седанов, для «Рейнджа» предлагают опционный пакет с двумя раздельными задними креслами. Само собой, эти кресла снабжены множеством электрорегулировок. Можно даже отодвинуть от себя переднее пассажирское сиденье. Кроме того, тут имеется дополнительный климат-контроль с отдельным блоком управления, мультимедийная система и даже холодильник. Скучать не придется.

На правах рекламы

ГОТОВ К ЕЗДЕ И ОБОРОНЕ

На машины штатно устанавливают 19-дюймовые колеса с шинами 255/720 и сумасшедшим индексом нагрузки 117 (выдерживают максимальную массу более 4 т). Пластиковая вставка на ободе диска позволяет уехать на пробитой покрышке из опасной зоны со скоростью 80 км/ч. При необходимости машину укомплектуют полноразмерной запаской и комплектом зимних шин. Под возросшую массу адаптированы также электронные системы, тормоза и подвеска. Например, рычаги подвески бронемашины отличаются не только повышенной прочностью, но и материалами.

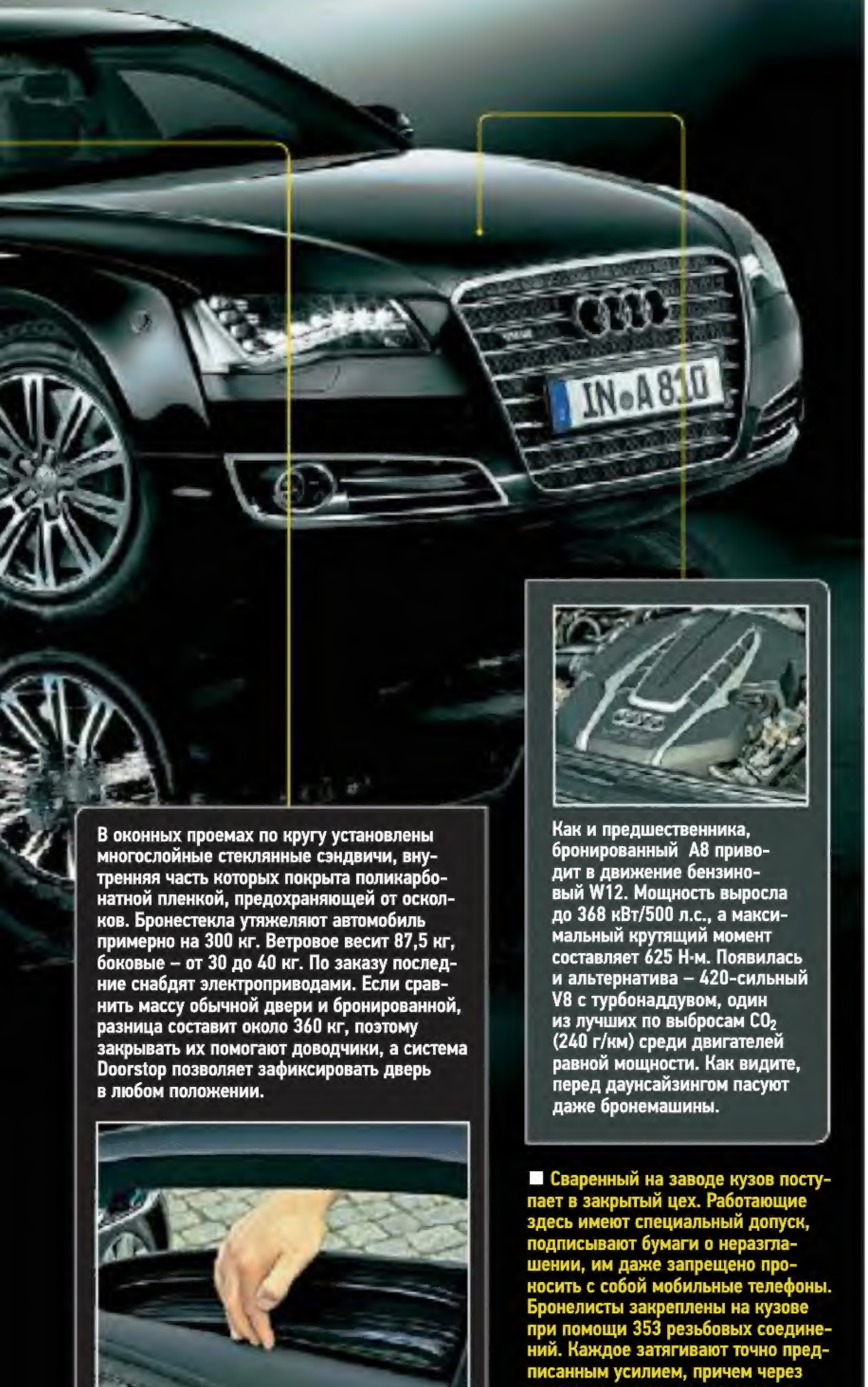
■ Автомобиль соответствует классу защиты B7 (VR7 согласно директиве BRV 2009) – самому высокому для гражданских моделей. Он защитит седоков от выстрела из винтовки и взрыва ручной гранаты. Чтобы снизить массу, сталь при бронировании частично заменили арамидными волокнами (материал с высокой разрывной прочностью), керамикой, сплавом алюминия и кремния. Для максимальной защиты бронелисты укладывают внахлест. В пороги встроены стальные усилители, а днище с антимагнитной броней предохраняет от магнитного минирования.

Часть багажника занимает коммуникационный бокс, в котором находятся электронные блоки управления различными системами автомобиля, в том числе обеспечивающие безопасность водителя и пассажиров. Здесь же установлена вспомогательная батарея для аварийного питания. Дверцы бокса ради снижения массы сделали из прочной и легкой керамики, а каркас – из алюминия. По желанию клиента дополнительной защитой снабдят аккумулятор и бензобак. Под задним стеклом расположены световые спецсигналы, упрощающие работу автомобиля охраны: при ускорении головной машины зажигается зеленый свет, а при отпущенном газе – красный.

Бронированный A8 в огне не горит, потому что на нем установлена система пожаротушения. Термодатчики, расположенные в моторном отсеке и на днище около передней и задней осей, распознают возгорание. Вещество для тушения по двум магистралям, проложенным по правому и левому бортам, поступает из баллонов (они в багажнике) под днище, в моторный отсек, колесные ниши и к бензобаку. В бронемашине можно переждать и газовую атаку: почуяв ядовитое вещество, электроника вскрывает емкости с закачанным туда под давлением 300 бар воздухом – повышенное давление не даст вредным газам проникнуть в салон. В распоряжении экипажа около 10 минут, чтобы покинуть место газовой атаки.

Быстро покинуть бронемобиль в опасной ситуации позволит оригинальная система аварийного выхода. Срываете защитную крышку с пломбой и нажимаете кнопку на центральной консоли, – теперь пиропатроны отстрелят болты, крепящие петли, лишь только вы потянете за дверную ручку. Если захотите привлечь внимание, нажмите соседнюю кнопку – двери автоматически заблокируются, взревет сирена (130 дБ), замигают указатели поворота и дальний свет. Диалог с внешним миром ведут через переговорное устройство: микрофоны расположены в наружных зеркалах, динамик – под решеткой радиатора. Кроме того, можно прослушивать, что происходит на расстоянии 50 м вокруг машины.

Каждый бронированный автомобиль по-своему уникален, ведь его делают под конкретный заказ. Иной покупатель и не знает, что скрыто под кузовом и какими возможностями располагает его защитник. Секреты раскрывает **Максим Сачков**, изучивший новый «Ауди-A8L Секьюрити».



В оконных проемах по кругу установлены многослойные стеклянные сэндвичи, внутренняя часть которых покрыта поликарбонатной пленкой, предохраняющей от осколков. Бронестекла утяжеляют автомобиль примерно на 300 кг. Ветровое весит 87,5 кг, боковые – от 30 до 40 кг. По заказу последние снабдят электроприводами. Если сравнить массу обычной двери и бронированной, разница составит около 360 кг, поэтому закрывать их помогают доводчики, а система Doorstop позволяет зафиксировать дверь в любом положении.

Как и предшественника, бронированный A8 приводит в движение бензиновый W12. Мощность выросла до 368 кВт/500 л.с., а максимальный крутящий момент составляет 625 Н·м. Появилась и альтернатива – 420-сильный V8 с турбонаддувом, один из лучших по выбросам CO_2 (240 г/км) среди двигателей равной мощности. Как видите, перед даунсайзингом пасуют даже бронемашины.

■ Сваренный на заводе кузов поступает в закрытый цех. Работающие здесь имеют специальный допуск, подписывают бумаги о неразглашении, им даже запрещено проносить с собой мобильные телефоны. Бронелисты закреплены на кузове при помощи 353 резьбовых соединений. Каждое затягивают точно предписанным усилием, причем через некоторое время момент затяжки контролируют. В спеццехе машина проводит 450 часов, а потом опять отправляется на завод – на досборку.

На правах рекламы

ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ

ЗАПЧАСТИ ЗМЗ

ВЫБОР ПРОФЕССИОНАЛОВ

x2 увеличенный ресурс

ЗМЗ

ДВОЙНОЙ РЕСУРС

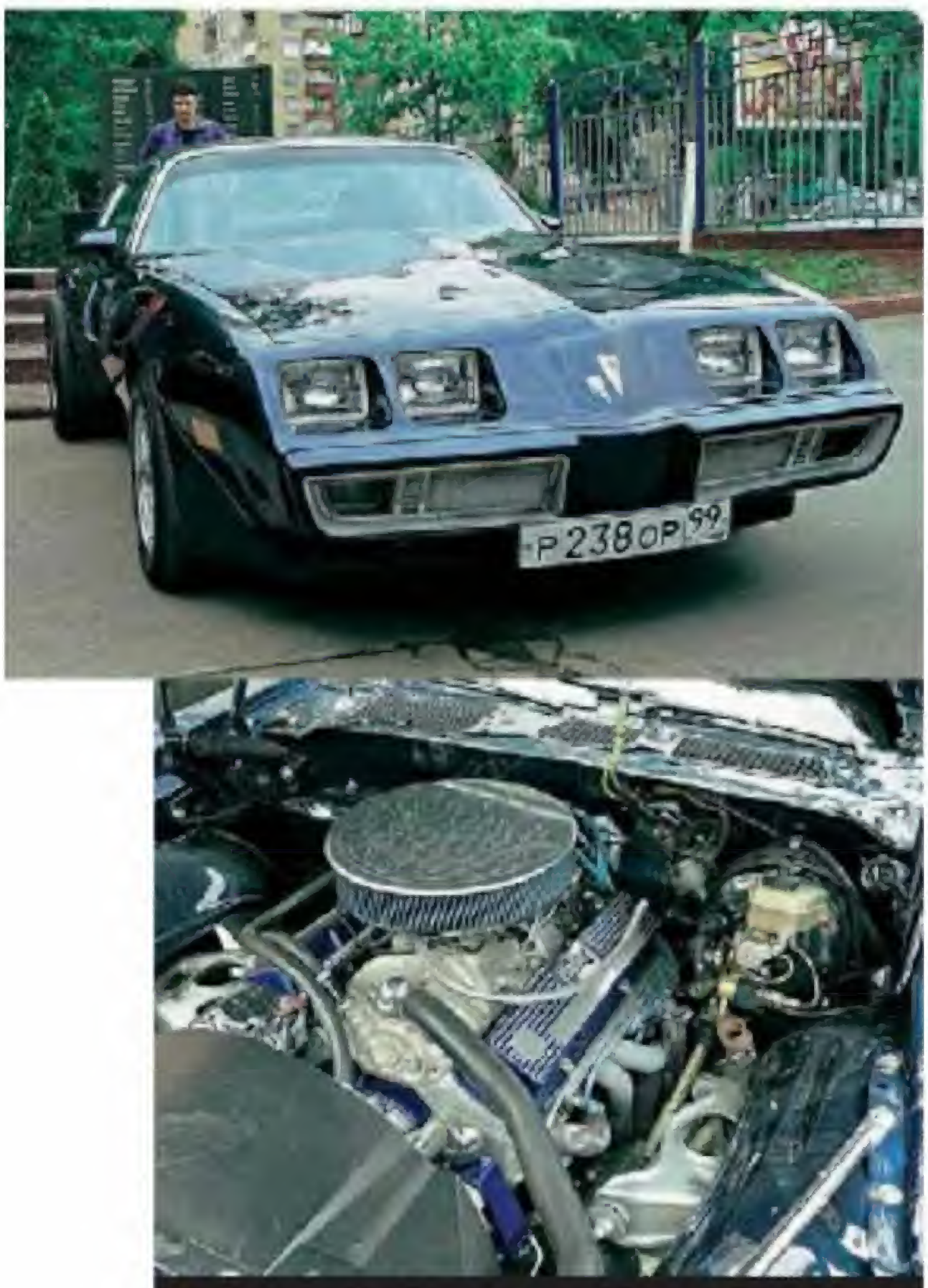
ЗАВОЛЖСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД

проверенно экстремальными условиями

поставляются на сборочный конвейер

ПРИМАНКА ДЛЯ КАДРОВ

В день открытых дверей Московский государственный машиностроительный университет (МАМИ) провел выставку автомобилей, вышедших из его лабораторий. **Кирилл Милешкин** выбрал самые интересные и оригинальные конструкции. Фото **Светланы Ходос.**



Стандартный турбомотор объемом 4,9 л этого «Понтиака-Транс Ам» заменили 5,7-литровым атмосферным. Основательная модернизация увеличила «табун» под капотом со штатных 175 до 435 «лошадей». Эффективно и безопасно реализовать такую мощность позволили усиленная коробка передач, задний мост с самоблокирующимся дифференциалом, тормозная система от БМВ-М5 (кузов Е34). В ходовой части микс из оригинальных и тюнинговых компонентов. По словам владельца, машина отлично приспособлена для повседневной езды, в отличие от прародителя в заводском исполнении.

Спорткар «Фишер-Фьюри» (Fisher Fury) – стилизация под английские гоночные машины 1960-х. Любопытно, что под капотом 1,3-литровый двигатель от мотоцикла «Сузуки-Хаябуса» (самый быстрый серийный байк в мире), который выдает около 180 сил, позволяющих 450-килограммовой машине показывать чудеса на гоночных трассах. Время разгона до сотни не превышает 3,5 с, при этом двигатель раскручивается до 12 000 об/мин. Жаль, что для езды по дорогам общего пользования эта машина непригодна.

Гордость МАМИ – болид «Игуана-Эво^3». Это четвертая по счету модификация. Пространственная рама изготовлена из стальных труб. Подвески на двойных А-образных рычагах и с одним амортизатором на ось. Двигатель мощностью 110 л.с. от мотоцикла «Хонда-CBR600» придушен рестриктором, ограничивающим в угоду техрегламенту подачу воздуха в цилиндры, и выдает около 80 л.с. Снаряженная масса машины с водителем составляет 340 кг, что позволяет укладываться в 5 с при разгоне до 100 км/ч. Но главное – команда участвует в немецком и австрийском этапах международной Формулы-«Студент», причем год от года поднимается в чемпионате все выше.

Пара классических хот-родов (купе и родстер) собрана из наборов для сборки американской компании «Фэктори файв». Автомобили стилизованы под «форды» 80-летней давности. Завидные характеристики обеим машинам обеспечивает 5-литровый V8 от современного «Мустанга». Салон соответствует стилю оригинала. Во время постройки в МАМИ немного доработали закрытую версию: она получила пневмоподвеску и улучшенные тормоза. Кстати, цена такого набора в США (без учета стоимости двигателя, трансмиссии и колес) – 20 000 долларов.

Знакомый всем силуэт – единственное, что роднит эту машину с классической «Волгой». В основе Зеленой Молнии, как окрестили машину, лежит рама «Шевроле-Малибу» 1978 года. В моторе с «биг-блоком» с помощью механического нагнетателя и закиси азота может бесноваться и тысяча «лошадей». Ускорение до сотни за 4 секунды советскому прародителю и не снилось.

На правах рекламы

ВИРТУАЛЬНАЯ СБОРКА «ФОРДА»

В Испании проходит обкатку виртуальный сборочный конвейер. Экономия при разработке технологических операций вполне реальная: не нужно устанавливать тяжелые и дорогие станки и инструменты, отправлять в утилизацию неправильно собранные автомобили. Всё тут только кажется, но во вполне трехмерном виде и реальном масштабе. Причем можно, например, подойти к ненастоящему кузову с настоящим фонарем и попробовать его установить. Компьютер выберет оптимальные движения и запишет их в технологическую карту. А можно заставить виртуального сборщика смонтировать что-либо в виртуальном же салоне и посмотреть, не вывихнет ли он при этом руку. Да хоть бы и вывихнул – лечить-то не придется!

Интересно, согнется ли будущий рабочий так, чтобы и нужную операцию выполнить, и руку не сломать?

Главное – не забыться и не уронить фонарь, думая, что он реально закреплен в кузове.

Чтобы реализовать эти интерактивные 3D-сценарии, фирме пришлось, конечно, раскошелиться на специальную оптику, проекторы, датчики движения, поляризационные фильтры. Но эти затраты не идут ни в какое сравнение с расходами на ранее применявшуюся обкатку методом проб и ошибок, с реальным человеческим и железным материалом.

СПАСИТЕЛЬ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ И ЭКОЛОГИИ

Что больше всего смущает потенциальных покупателей электромобилей? Цена? Да, конечно, но в большей степени малый запас хода. Ну что это – 150 км без подзарядки, да и то лишь по весне и осенью! Ведь кондиционер или отопитель пожирают не литры бензина, а километры пути. Рецепт повышения пробега известен: добавить небольшой ДВС, так называемый «рейндж экстендер», позволяющий пусть не лихо, но хоть как-то доехать до цели. Все бы хорошо, но где тогда преимущества электротяги? Экология страдает, и без того тяжелый электрокар отягощают лишние килограммы.

Фирма «Штайр моторс» придумала свой вариант «рейндж экстендера»: пара цилиндров, 80 кило веса и биодизельное топливо в 15-литровом бачке (такое топливо, сгорая, не выделяет в атмосферу дополнительные граммы CO_2, поскольку произведено не из ископаемой нефти, а из свежескошенного рапса). Новый дизелёк – самый маленький на сегодняшний день с учетом его мощности в 34 л.с. Длина×высота всего 680×430 мм, причем совсем скоро последняя уменьшится до 300 мм. А мощность, напротив, вырастет до 60 л.с. после перехода от насосов-форсунок к системе впрыска «коммон рейл». Новый мотор можно монтировать в автомобиле хоть горизонтально, хоть вертикально. Запас хода увеличится на 250 км, то есть в сумме составит не менее 400 км – уже приемлемо. Двигатель изначально спроектирован под экологические нормы Евро-6.

Сейчас новинка обкатывается на стенде, а зимой будет опробована в деле под капотом электрической «Шкоды-Румстер».

Трудно сказать, где здесь вид сверху, а где сбоку: все зависит от способа установки мотора.

KUMHO TYRES

Ответственно вместе с Kumho.

Инновационные технологии
вселяют уверенность.

Шины Кумо безопасно,
экономично и с комфортом
доставят до конечной точки
Вашего маршрута.
Положитесь на хороший контакт с дорогой
– при любых погодных условиях.
www.kumhotyres.ru

Реклама

ПОМАШИ РУКОЙ

Компания Harman International работает над системой распознавания жестов для управления рядом функций автомобильных устройств: к примеру, переключить программу радио, подогреть салон или сиденье, а то и закрыть окна. Говорят, жестикуляция меньше отвлекает внимание от дороги. Тем не менее общество автомобильных инженеров SAE ограничило допустимое время для создания нужной комбинации из пальцев пятнадцатью секундами.

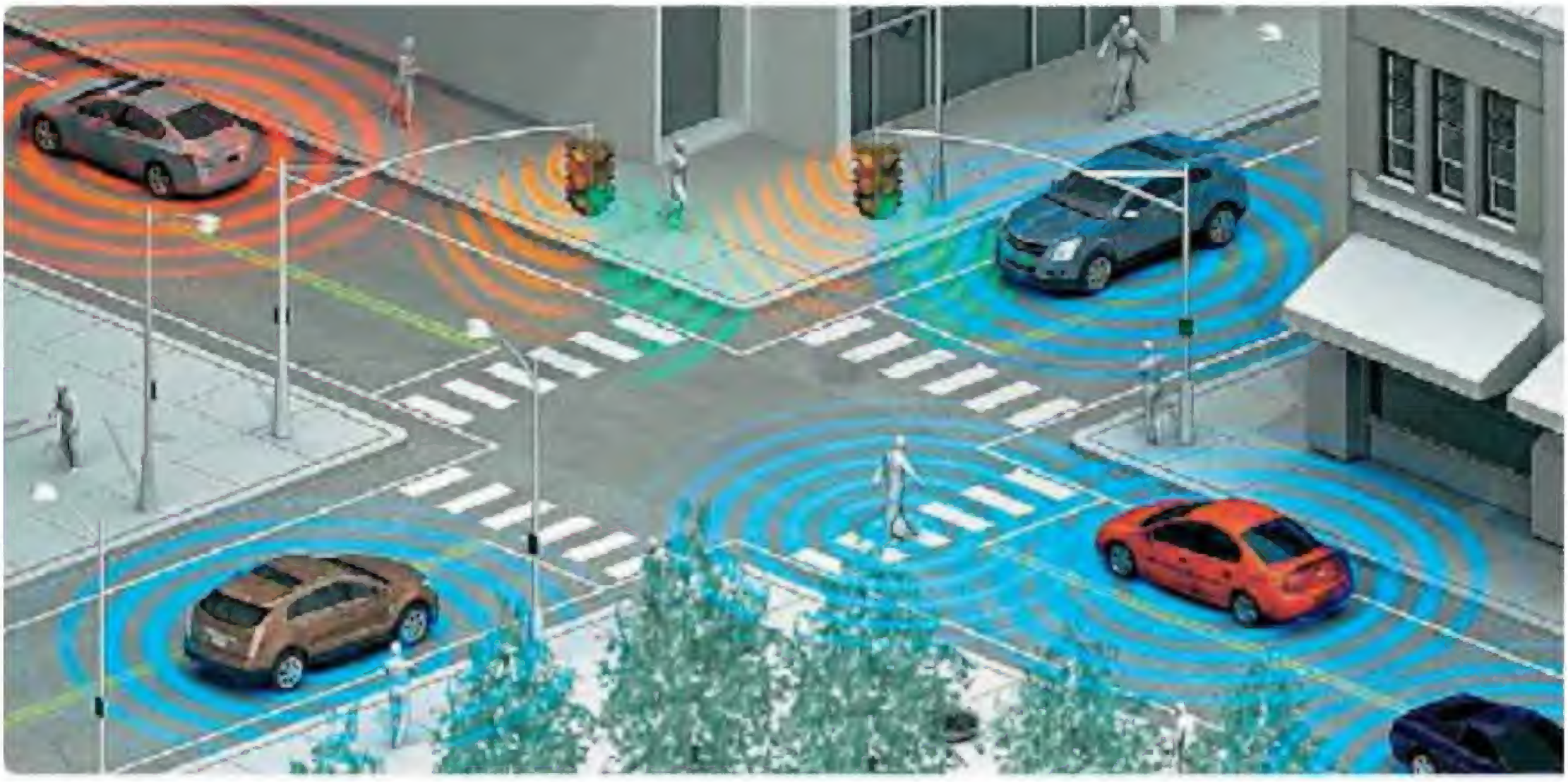
А как система распознает жесты? Оказывается, сегодня предпочтение отдается не видеокамерам, а специальной системе из свето- и фотодиодов Halios (hight ambient light independent optical system, разработка фирмы Mechaless System). Она способна идентифицировать нужную фигуру за 250 микросекунд! Новинку первый раз можно было увидеть на концепткаре Dock+ Go от «Ринспид». В серии дело пока дошло до распознавания приближения руки к сенсорному экрану в «Феррари-612 Скальетти».

Вот примеры командных жестов: 1 – сменить радиостанцию; 2 – принять вызов; 3 – отправить эсэмэску или почту; 4 – выключить звук; 5 – открыть другое приложение в развлекательной системе.

СМАРТФОН ОГРАДИТ ОТ НАЕЗДА

В компании «Дженерал моторс» полным ходом идет разработка системы под названием Wireless Pedestrian Detection (беспроводное обнаружение пешеходов). Идея заключается в использовании функции WiFi Direct, позволяющей гаджетам напрямую устанавливать связь между собой по протоколу IEEE 802.11 (ISO/IEC 8802-11), минуя соединение с вышками сотовой связи. Это похоже на всем известный «блютус», но дистанция существенно больше: не десяток, а пара сотен метров (это как раз и существенно). Светлые американские головы создают программное приложение, – закачав его, пешие обладатели смартфонов получат ангелов-хранителей в образе оснащенных новой системой автомобилей. Те смогут без всяких видеокамер обнаруживать пешеходов, даже «прячущихся» за стоящим автобусом. Ну а дальше дело техники предупредить водителя об опасности, а то и самостоятельно прибегнуть к торможению. Конец всяким слепым зонам, туман, дождь и дым могут не стараться – все пешеходы или велосипедисты станут «видны» как на ладони. Идею активно поддерживают производители гаджетов. Еще бы, какой замечательный стимул обновить аппарат и загрузить новейшее ПО! А заодно никогда его не выключать.

Интересно, почему «круги» WiFi идут лишь от переходящего дорогу пешехода? Нужный смартфон лишь у него или система настолько умна, что отсеивает бесполезные с точки зрения безопасности сигналы? Скоро узнаем!



ДЫХАТЕЛЬНЫЕ УПРАЖНЕНИЯ

Как экологическая политика завода отражается в конструкции выпускаемых автомобилей, выяснял **Сергей Мишин**.

Кабы не потребность выхода на внешние рынки, наши машины, полагаю, и сейчас коптили бы небо без зазрения совести. А что, страна огромная, народу немного – дыши не хочу. Но жизнь заставила: в 2005-м мы раскачались на Евро-2, в 2008-м – на Евро-3. Нынче в России правит бал Евро-4, но АВТОВАЗу приходится бежать впереди паровоза – в Европе уже свирепствует Евро-5.

ВНУТРЕННЕЕ СГОРАНИЕ

В идеале топливовоздушной смеси следует сгорать полностью, а из выхлопной трубы должна литься деминерализованная вода. Но пока что процессы в цилиндрах двигателя далеки от совершенства. Доведение их до ума – одно из направлений прогресса. Основная задача – филигранное дозирование топлива. Так появился распределенный впрыск топлива (Евро-2), а затем и система бортовой диагностики (Евро-3), дополненная вторым (диагностическим) датчиком кислорода и датчиком неровной дороги. Последний помогал электронике отделять вибрации, вызванные дефектами покрытия, от тех, что спровоцированы пропусками воспламенения. Позже от этого элемента отказались, заменив его программой, работающей на основе статистики.

Отличительная особенность Евро-4 – электронная педаль газа. Это не просто модная фенечка, позволяющая к тому же сэкономить на стальном тросе и проволоке, – все гораздо сложнее. Механический привод безучастен к потугам искусственного интеллекта – последнему приходится приспосабливаться. То есть водитель нажимает педаль, задавая объем наполнения цилиндров двигателя воздухом, а уж система управления подбирает значения остальных параметров. Такое регулирование называется последовательным и славится неизбежными погрешностями: слишком мало времени остается на реализацию принятых решений. Электронная же педаль – ближайшая родственница компьютерной мышки. С ее помощью драйвер лишь высказывает свои пожелания системе управления. Насколько они выполнимы, решается по итогам одновременного (параллельного) сопоставления с рядом других параметров. Выигрыш во времени оборачивается улучшением ездовых и экологических качеств (массовый расход топлива снизился на 4–5% по ездовому циклу).

ЧИСТОЕ НЕБО

Второй способ угодить экологии – дожечь несгоревшие остатки за пределами двигателя в особом устройстве, именуемом каталитическим нейтрализатором. Открытого пламени внутри нет – окислительно-восстановительный процесс идет

О ЧЕМ ГОРИТ *CHECK ENGINE*

Тревожная лампочка в сочетании с кодом ошибки 422 свидетельствует о потере эффективности нейтрализатора. Причин может быть несколько.

- Использование топлива с антидетонационными присадками.

Свинец или другие элементы, вместе с выхлопными газами попавшие в нейтрализатор, создают на активной поверхности пленку, снижающую эффективность устройства.

- Пропуски воспламенения в цилиндрах (дефекты свечей, катушек, проводов и т. д.).

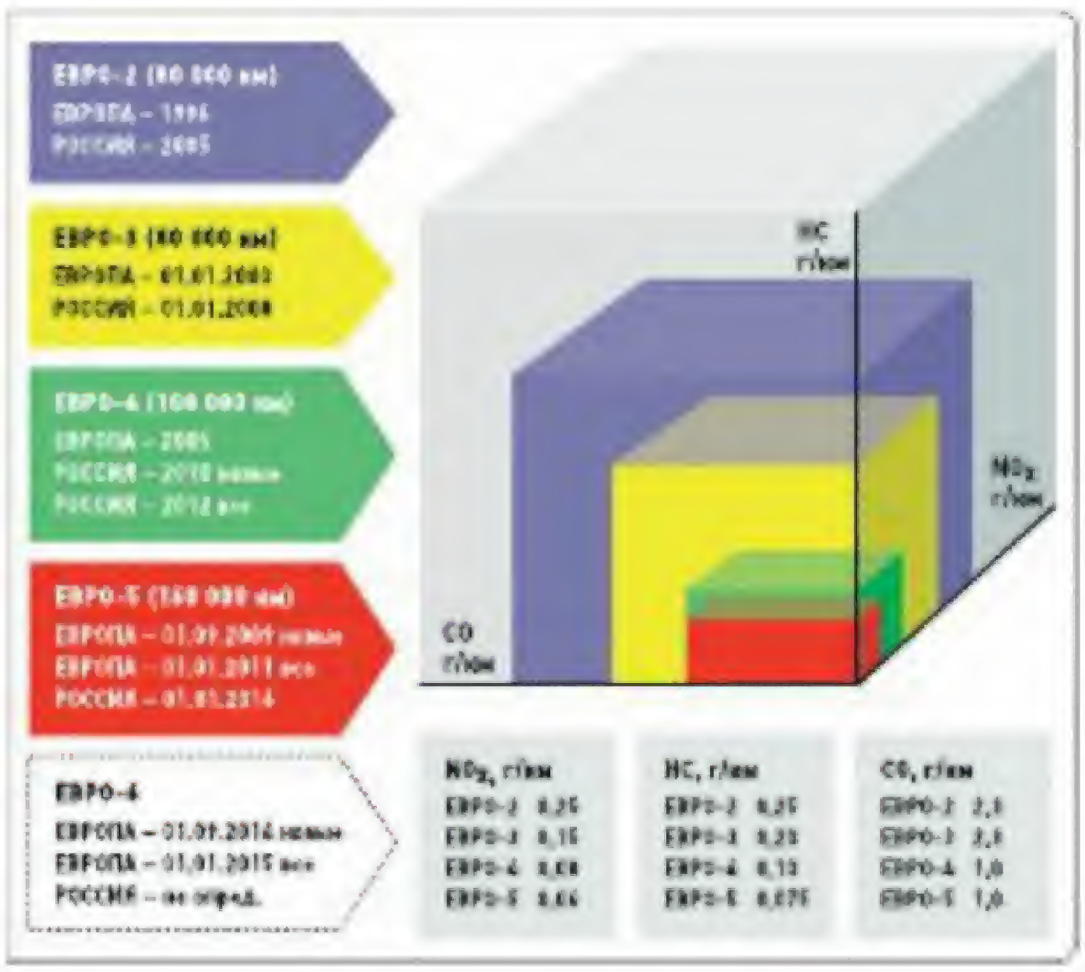
Рабочая температура в нейтрализаторе достигает 950 °С. Но свежая порция, не сгоревшая в дефектном цилиндре, изрядно подогревает конструкцию. При 1150° решетка начинает спекаться, постепенно теряя работоспособность, и окончательно разрушается при 1200°. Защита от такой неприятности в системе управления есть, но эффективна она лишь в базовых режимах работы двигателя, до оборотов не выше 4500. Так что резкие перегазовки, призванные разбудить неработающий цилиндр, приводят к выгоранию нейтрализатора менее чем за минуту.

- Дефекты в топливной системе, приводящие к обеднению смеси.

Чрезмерный износ насоса и форсунок, засорение топливного фильтра.

- Механические проблемы, влияющие на процесс сгорания.

Смещение фаз (перескакивание ремня ГРМ на зуб), снижение компрессии, общий износ двигателя.



на решетке, содержащей драгоценные металлы в качестве катализатора. Для эффективного протекания реакции состав топливовоздушной смеси необходимо поддерживать в довольно узких рамках. За этим следит датчик кислорода, установленный на входе в нейтрализатор. Впервые «лады» в такой комплектации появились с введением Евро-1.

Евро-3 стимулировало появление катколлектора – приемной трубы со встроенным нейтрализатором. Идея проста: чем ближе устройство к мотору, тем быстрее оно прогревается до рабочей температуры.

Евро-4 ознаменовалось удешевлением нейтрализатора – платину заменили палладием и родием. Совершенствование формулы каталитического покрытия позволило сократить количество используемых цветных металлов вдвое.

Евро-5 – пока еще прекрасное далёко для России. Но ради экспорта завод вынужден идти в ногу с Европой. Помимо прочего этот стандарт требует повышенной надежности от системы снижения токсичности: пробег с гарантированным соблюдением норм увеличили со 100 тыс. до 160 тыс. км. С задачей справились: в 2010 году АВТОВАЗ успешно омологировал автомобили «Приора», «Калина» и «Лада 4×4» на соответствие этому стандарту. Но неугомонные европейцы вновь подняли планку: с 2012 года они ввели более высокую степень экологической защиты – Евро-5+. Наши инженеры выполнили необходимые разработки и омологировали «Гранту» на соответствие требованиям ужесточенного стандарта. ЗР

Законодательные требования в области экологии.

Благодарим заместителя начальника управления проектирования двигателей ДТР АВТОВАЗа Григория Сергеева за помощь в подготовке материала.

На правах рекламы

Смотрите на iPad: объезжаем пробки

УМНЫЙ В ПРОБКУ НЕ ПОЙДЕТ

Кто рисует на карте разноцветные линии, отображающие загруженность дорог? Как собирают точную информацию о заторах? Где лучше объехать пробку? С возможностями антипробочных сервисов познакомился **Кирилл Милешкин**.

ОТКУДА ДРОВИШКИ?

Изначально данные о дорожном движении поставляли видеокамеры, размещенные на улицах города. Некоторые из них автоматически определяли скорость потока, что облегчало анализ ситуации. Однако большая часть работы с графической схемой пробок выполнялась вручную. Полноценного покрытия таким методом не обеспечить, система охватывала разве что основные магистрали и примыкающие к ним улицы. В этом случае разумнее открыть доступ к изображению с камер непосредственно пользователям, это куда нагляднее трехцветной индикации на карте.

Задача упрощается, если вдоль дорог установлены сканеры потока, которые передают данные о скорости и интенсивности движения в центр обработки: автоматика очень разгружает человека.

Однако и здесь возникает проблема полноты и достоверности информации. Ведь каждая улица потребует десятков устройств, что сделает комплекс поистине золотым.

Оптимальный метод сбора данных – от самих автомобилистов, пользующихся пробочными сервисами. Пока вы, двигаясь по маршруту, изучаете дорожную ситуацию, спутниковые системы позиционирования GPS или ГЛОНАСС фиксируют ваше местоположение и отслеживают скорость. Опираясь на эту информацию, компьютер в автоматическом режиме формирует картинку загруженности улиц. Так владельцы мобильных гаджетов становятся одновременно и поставщиками, и потребителями информации. Эта аудитория постоянно растет (разумеется, все данные о передвижениях клиентов обезличены).

Сегодня сведения, поступающие от частников, практически полностью удовлетворяют потребности операторов пробок. Однако компании подстраховываются, привлекая партнеров с большим автопарком, ежедневно курсирующим по городу. Те не только поставляют мгновенные данные, но и собирают статистику с определенных участков: маршруты корпоративных машин, как правило, стандартны и повторяются изо дня в день. Еще используют обычные камеры наблюдения, информацию ГИБДД и новостных лент, а также звонки и эсэмэски от пользователей. Изменения, отражающие уточненную обстановку, вручную вносятся в схему пробок. Оперативность обновления данных – считаные минуты. Так, «СитиГИД» запрашивает свежие новости каждые 3 минуты, «Яндекс.Пробки» – раз в 2 минуты.

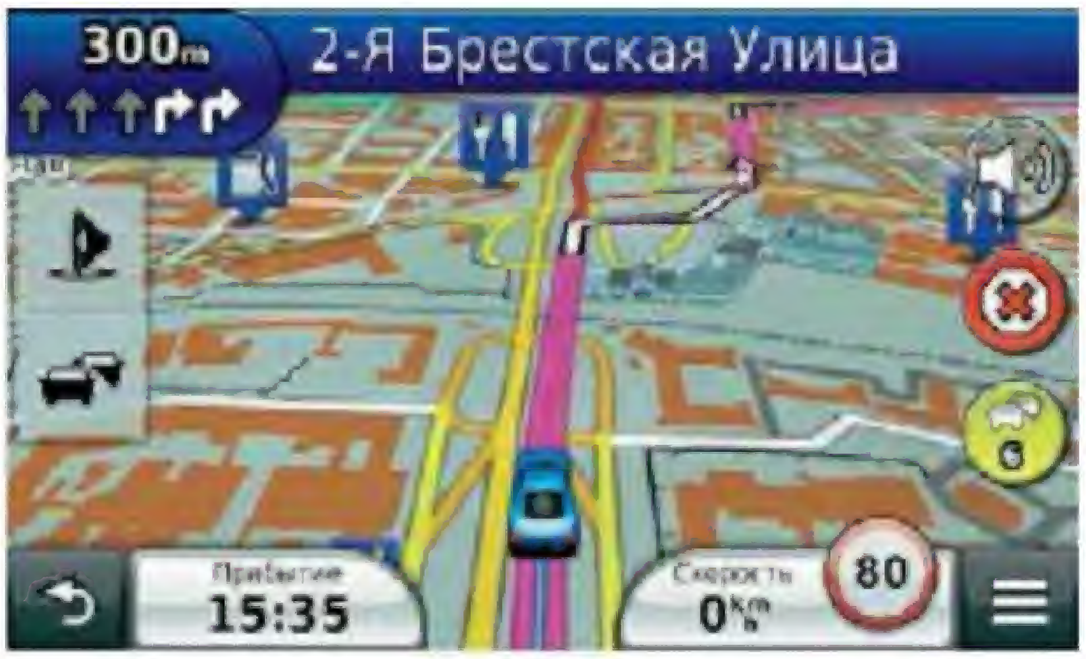
ЦВЕТНЫЕ КАРТИНКИ

Информацию о заторах переносят на интерактивную карту города. Некоторые сервисы указывают скорость на разных участках, однако намного проще воспринимаются цветные линии: зеленый – проедете с ветерком, красный – ищите маршруты объезда.

Определенную сложность вносят разные типы улиц. Например, 40 км/ч – роскошь для тихой улочки в центре мегаполиса и в то же время рабочая скорость для большинства широких проспектов. Логика подсказывает маркировать дорожные ситуации на этих городских трассах разными

Стационарные сканеры дорожного потока использует в Москве государственный Центр организации дорожного движения. Основная задача – информационное обеспечение перспективной интеллектуальной системы управления движением во всем мегаполисе. Поэтому приборы в основном отделены от светофоров десятками метров. Будет от датчиков и локальная польза: данные о загруженности магистралей выведут на светодиодные табло, установленные вдоль конкретной трассы и примыкающих к ней дорог. Полную картину пробок комплекс дать не в состоянии, но такая задача перед ним и не стоит.

В этой ситуации поворачивающие по свободным полосам машины не повлияют на красную окраску улицы на карте. Более продвинутые системы отразят перекресток двумя цветами.



Дабы не перегружать память портативного навигатора, пробки отображаются лишь по пути следования и в ближайших окрестностях. Предлагая объезды заторов, прибор не забудет о предпочтениях водителя, выбравшего в настройках самый короткий маршрут или самый быстрый. К слову, навигаторы с программой «СитиГИД», даже не подключенные к Интернету, помогут удачно проехать по городу: данные о традиционно проблемных участках зашиты в программу и обновляются вместе с картами, – электронный разум, прокладывая маршрут, учтет их.

цветами. Однако в этом случае зеленый однополосный проулок окажется медленнее параллельной красной магистрали. Поэтому, хотя некоторые операторы и используют градацию городских трасс, разница в скоростях при присвоении уровней минимальная. Например, у «Яндекс.Пробки» – около 5 км/ч.

Для получения объективной картины на конкретном участке система

Данные различных сервисов могут не совпадать. Подтверждение тому – скриншоты «Яндекс.Пробки» и «СитиГИДа» в один момент времени. Тем не менее помощь систем водителям трудно переоценить.

На правах рекламы

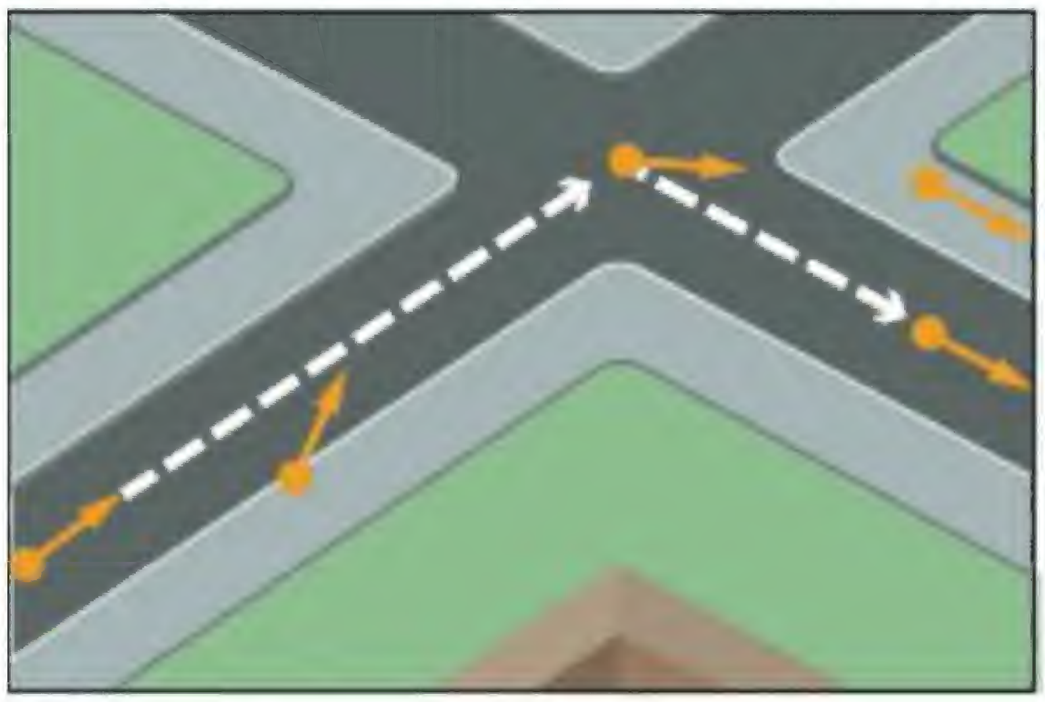
сверяет данные нескольких гаджетов и исключает выбивающиеся из общей картины, – ведь кто-то остановился у придорожного магазина, не выключив приложение в смартфоне, другой едва ползет по пустой улице, высматривая нужный номер дома, а третий и вовсе объехал глухую пробку по обочине. Общую загруженность городских улиц указывают в баллах. За нулевой уровень берут время проезда маршрута по свободным улицам.

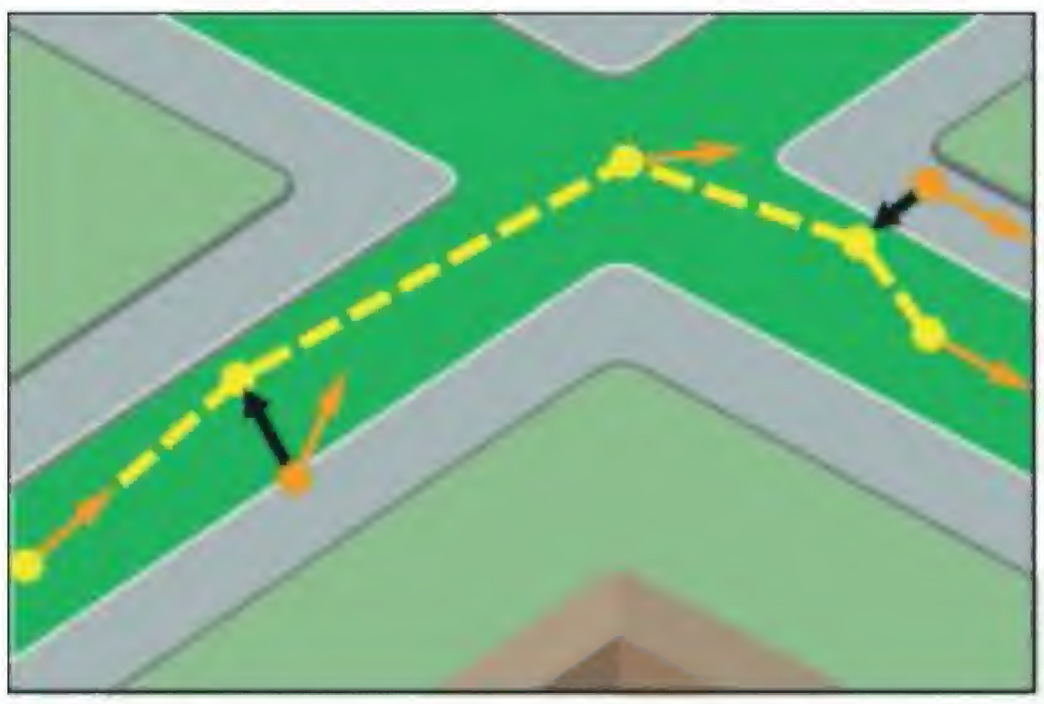
СПИСОК ОПЦИЙ

Как и в ситуации с автомобилями, потребителей стремятся побаловать наворотами и дополнительными функциями. Самая востребованная из них – прокладка маршрута с учетом пробок. Для этого нужен доступ в Интернет с помощью внешнего или встроенного модема и сим-карты. Пожалуй, наиболее известны сервисы «Навител» и «СитиГИД». «Гармин» использует информацию авторитетного и признанного источника – «Яндекса», отдавая тому взамен сведения от собственных пользователей. Кроме того, сигнал поступает не по платным сетям Интернета, а по радиоканалам RDS/TMC. Зона охвата при таком решении скромнее, но в пределах города это не принципиально.

Основная проблема разработчиков – прокладка и пересчет маршрутов. Системе приходится учитывать множество нюансов, иногда предугадывать ситуацию на десятки минут вперед или даже видеть пробки на отдельных полосах дороги. Последнее немаловажно при проезде развязок и перекрестков, где лишь пара рядов магистрали стоит в ожидании поворота, а остальные свободны. Запатентованный компанией «СитиГИД» векторный алгоритм учитывает не только скорость движения, но и направление. Как уверяет разработчик, его система навигации прокладывает наилучший маршрут, выигрывая для водителя до 30% времени по сравнению с традиционным методом анализа. Карты также сообщают

Схема работы пробочного сервиса на примере «Яндекс.Пробки».





Реальная траектория движения автомобиля

Координатные точки и вектор движения, передаваемые GPS

Автоматическое исправление неточных координат

Траектория движения, построенная службой «Яндекс. Пробки» с учетом электронной схемы улиц

Участки, отмеченные на электронной схеме как проезжая часть дороги

множество дополнительных данных, подкачиваемых из Интернета, – это ремонтные работы на дорогах, аварии, размещение камер видеофиксации нарушений и прочие нюансы, влияющие на скорость движения. Любителям статистики предложат архивы пробок или усредненные показатели на ту или иную дату и время суток.

Для телеканалов, радиостанций и справочных служб антипробочные сервисы поставляют расширенную версию программы. Например, «Яндекс. Пробки» сообщает общую длину заторов в городе, оценивает быстроту движения по каждой магистрали в баллах (причем отдельно для каждого направления) или высчитывает потери времени относительно эталонного на том или ином участке. Дополнительная информация никогда не помешает. ЗР

Системы позиционирования дают погрешность до нескольких метров, то есть порой «выводят» машину за границы дороги. В этом случае автоматика, сверившись с реальным расположением объектов, корректирует отображаемую траекторию.

На правах рекламы

Мое особое преимущество. Мой Сервис

Специальное предложение

С 15 августа по 30 ноября 2012 года при замене масла на автомобилях «Мерседес-Бенц» 2008 года выпуска и старше Вас ждет особенный подарок[1]:

- масляный фильтр для замены
- канистра (1 л) оригинального моторного масла «Мерседес-Бенц» на долив в фирменном чехле
- проверка уровня технических жидкостей

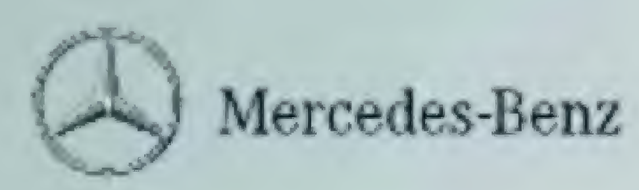
Кроме того, владельцев «Мерседес-Бенц» Е-Класса (тип кузова 211) ждут исключительно выгодные предложения по замене тормозных дисков и колодок.

Примеры цен для E200 Kompressor (тип кузова 211)[2]

Замена тормозных колодок		Замена тормозных колодок и дисков	
Передняя ось	5 400 руб.	Передняя ось	14 000 руб.
Задняя ось	7 100 руб.	Задняя ось	15 700 руб.

[1] Клиент оплачивает стоимость необходимого количества масла на замену и стоимость работ. Акция действует только для автомобилей до 2008 года выпуска включительно и не распространяется на грузовые автомобили, многоместные автомобили (кроме Vito), Maybach, SLR McLaren, автомобили AMG.

[2] Цены указаны в рублях с учетом работ и запасных частей и включают НДС. В зависимости от комплектации автомобиля цена предложения может меняться. Цену предложения для Вашего автомобиля уточняйте у специалистов официальных СТОА. Подробные условия акции уточняйте на сайте www.mercedes-benz.ru/4plus, в SAD «Мерседес-Бенц РУС» и у официальных дилеров.



ВИДНО ИЗДАЛЕКА

«СанЙонг-Кайрон» – машина в целом надежная, но есть слабые узлы, на которые следует обратить внимание, считает **Игорь Козлов**. Фото **Константина Якубова**.

Машины отечественной сборки (с ноября 2006 года в Набережных Челнах, с декабря 2009-го во Владивостоке) несколько отличаются от корейских. В частности, у нас ставят неразрезной задний мост с четырьмя продольными рычагами и тягой Панара (конструкция, как на «Жигулях»). У машин из Кореи задняя подвеска независимая, многорычажная, причем бывают с такой и заднеприводные модификации 2WD. Есть также различия по моторам и комплектациям, но не это главное.

В ходе эволюции завод постоянно борется с врожденными дефектами модели, мелкими и не очень. Жалоб от владельцев было немало, поэтому инженерам есть над чем работать. Пусть не так быстро, как хотелось, но почти все характерные дефекты к 2010 году «СанЙонг» изжил. Если покупать подержанный экземпляр, то лучше поновее.

МОТОРЫ

Больше всего хлопот доставлял дизельный двигатель. Самая распространенная неисправность – потеря мощности. Как оказалось, всему виной был вакуумный модулятор управления турбокомпрессором, меняющий угол атаки лопаток. Стоял он в неудачном месте, под коллектором, отчего быстро забивался пылью и не мог уже обеспечить оперативное изменение разрежения в переходных режимах. Решили проблему просто: установили узел рядом с тормозным бачком, где почище, и проблем не стало. Поскольку дефект был массовым, дислокацию модулятора меняли на всех машинах, чьи владельцы обращались в сервис. Разумеется, по гарантии. Для этого использовали более длинные вакуумные шланги и переходной жгут проводов – эти детали поставляют в запчасти. Говорят, машин с прежним расположением устройства уже не осталось, тем не менее обратите внимание на упомянутую особенность при покупке подержанного авто.

ИЗ ИСТОРИИ МОДЕЛИ

SsangYong Kyron

ДЕБЮТ: 2005 год. С ноября 2006 года модель начали производить в России, на предприятиях «Соллерс»: сперва в Набережных Челнах, а с декабря 2009 года – во Владивостоке.

КУЗОВ: 5-дверный универсал.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – P4, 2,3 л, 150 л.с.; P6, 3,2 л, 220 л.с.; дизельные – P4, 2,0 л, 141 л.с.; P4, 2,7 л, 165 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: M5, M6, A5, A6.

ПРИВОД: задний с жестко подключаемым передним мостом или только задний (для Кореи).

РЕСТАЙЛИНГ: в 2007 году изменения коснулись оформления передней и задней частей кузова, цветов окраски, а также материалов и цветовой гаммы обивки салона.

КРЭШ-ТЕСТЫ: в 2006 году проведено испытание по методике KNCAP (Корея), однако результаты (в цифрах) не были опубликованы.

Сама турбина (фирмы «Гаррет») редко вызывает беспокойство. К топливной аппаратуре «коммон рейл» производства компании «Делфай» тоже особых претензий нет. Конечно, если не нарваться зимой на летнюю солярку: высасывать из забитого фильтра сгустки парафинов ни один ТНВД еще не научили. Красиво придумано управление подогревом шланга рециркуляции картерных газов – с помощью биметаллической пластины.

Следить за уровнем и состоянием жидкостей надо на любой машине, но здесь – особенно.

Бывало, начинали травить уплотнительные колечки теплообменника и масло смешивалось с антифризом. Езда на эмульсии – приговор для двигателя. Случалось, подтекал основной радиатор по завальцовке бачков. Причина – коррозия из-за воздействия химреагентов. Замечено, что в регионах, где дороги поливают не слишком щедро, с радиаторами ничего подобного не случается. Вентилятор охлаждения приводится от шкива помпы через вискомуфту – просто и надежно, никаких тебе реле и электромоторов.

В приводе ГРМ работает двухрядная цепь – одной заботой меньше. Металла на цепочку не пожалели, поэтому она практически не удлиняется со временем. Отдельной цепью приводится масляный насос, этот привод также достаточно надежен. Вакуумный насос стоит непосредственно на впускном распредвалу, на шлицах, и смазывается общей масляной магистралью: нет лишних деталей – нет и проблем.

Бензиновые рядные «четверки» явных врожденных дефектов не имеют, поэтому агрегаты доводили лишь по мелочам: изменили прошивки блока управления, слегка доработали стартер и генератор. Важно вовремя менять масло, следить за антифризом (коррозия радиатора здесь тоже актуальна) и не затягивать с заменой свечей. К повышенному содержанию смол в бензине моторы критичны не больше и не меньше, чем двигатели конкурентов, – промывать форсунки без демонтажа дилеры рекомендуют через каждые 45–60 тыс. км. ГРМ здесь приводится тоже добротной двухрядной цепью. Если заметите неустойчивую работу на холостом ходу, промойте дроссельный узел.

Эргономика салона устроит не каждого: коротышкам рулевое колесо перекрывает визуальный контроль некоторых кнопок, а долговязые так и норовят нажать их коленкой.

Дизельный двигатель D20DT, пожалуй, самый популярный. Вакуумный модулятор управления турбиной обведен кружочком. Раньше он располагался по стрелке, но там быстро загрязнялся и отказывал.

Бензиновый мотор с индексом G23D чаще почему-то берут с механической коробкой (дизель – с автоматом). Табличка с VIN показана стрелкой. Свечи – под крышкой с герметичным резиновым уплотнителем.

На правах рекламы

ИМПАЗА®

ЖИЗНЬ МЕНЯЕТСЯ В КОРНЕ

Лекарственный препарат «Импаза» создан специально для лечения нарушения потенции. Регулярный прием помогает мужчинам восстановить сексуальные возможности и вернуть уверенность в своей силе!

ИМПАЗА

Узнайте больше по телефонам горячей линии:
+7 (495) 681-09-30, 681-93-00
или на сайте www.impaza.ru

materia medica
Новый путь к здоровью!

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ
ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ

Рег. уд. № 2007/491 Реклама

Корейский VIN выбит на раме за правым передним колесом и продублирован наклейкой в проеме водительской двери. Российский VIN находится под капотом, на приклепанной к кузову табличке.

На этом экземпляре не оказалось щитка, прикрывающего разъемы проводки раздаточной коробки, – значит, контакты окислятся намного раньше. Крестовины заднего карданa – с пресс-масленками.

Радиатор охлаждения двигателя на третий-четвертый год эксплуатации начинает подтекать по подгнившей завальцовке с пластиковыми бачками (фрагмент показан стрелкой). Чаще брешь образуется в нижней части.

От езды по асфальту с полным приводом страдают все агрегаты трансмиссии. Здесь сдался редуктор переднего моста: шестерни перегрелись, металл стал «пластилиновым». Повезло, что не заклинило.

В переднем кардане надо шприцевать не только крестовины, но и шлицевое соединение (имеется отдельная пресс-масленка). Тросы ручного тормоза нередко закисают, если механизмом долго не пользоваться.

Обычно тросы теряют подвижность в изгибах оболочек у задних колес и на машинах с автоматом – их владельцы вместо ручника предпочитают просто поставить коробку в «паркинг». Лишь потом осознают ошибку.

Бензиновая рядная «шестерка» 3,2 л большая редкость на нашем рынке, поэтому и статистики мало. Имеется в виду статистика корейская, а не немецкая (как и все перечисленные моторы, этот тоже взят у «Мерседеса»). Известно лишь, что агрегат склонен пожирать масло – следите за уровнем!

ТРАНСМИССИЯ

Ресурс сцепления составляет в среднем 130–140 тыс. км. При замене на дизельной машине обратите внимание на состояние двухмассового маховика: порой он тоже просится во вторчермет. На бензиновой версии маховик в виде обычного блина, с ним проблем нет. Выжимной подшипник выполнен заодно с рабочим цилиндром. Обычно такие конструкции не славятся надежностью, но у наших героев отказы случаются редко.

Вне зависимости от типа коробки необходимо помнить немаловажный нюанс: производитель рекомендует использовать исключительно фирменное масло под маркой «СанЙонг»! Вряд ли он сам его производит, но где берет – неизвестно. Поэтому за лейбл приходится переплачивать. Особенно критичны к качеству масла 6-ступенчатые автоматы. На замене через каждые 60 тыс. км не разоритесь. Но плохо, что нет щупа, для житейской проверки уровня придется лечь под машину и открутить контрольную пробку в картере (она же и заливная).

Для машин с АКП регулярно выпускают новые прошивки блока управления, позволяющие агрегату более мягко и комфортно переключать передачи. Советуем систематически обновлять программу. По опыту, ресурс автомата только продлевается, поскольку снижаются ударные нагрузки.

В раздаточной коробке типа «парттайм» требует внимания не только масло (тоже оригинальное), но и разъемы электродвигателей управления режимами. Нередко контакты подгнивают, не позволяя подключить передний мост. С недавних пор завод внедрил пластиковый защитный кожух, обязанный прикрывать разъемы от прямого попадания грязи и влаги, однако ставят его почему-то не на все машины.

В трансмиссии нет межосевого дифференциала, передний мост подключается жестко, и об этом не следует забывать. Если подключать передок на асфальте, можно запросто перегреть редукторы мостов, – тогда замена шестеренок влетит в копеечку.

Интересно выполнены муфты зацепления приводных валов передка: без вакуума они подключены, а при

СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

Компьютерная диагностика (мотор-тест)	725
Диагностика ходовой части и тормозов	1450
Замена масла и фильтра двигателя (со снятием защиты моторного отсека)	1450
Замена свечей зажигания	725
Замена прокладок теплообменника на дизеле	1450
Замена радиатора охлаждения двигателя	1885
Замена масла в МКП/АКП	435/2175
Замена тросов ручника	1015
Замена тормозных колодок передних/задних	580/870
Регулировка углов установки колес	1450
Нормочас	1450*

**Для постоянных клиентов центра «Нахимовский 32» скидки на работы и запчасти – от 3 до 10%.*

СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ, руб.

Крыло переднее	6500
Накладка бампера переднего или заднего	18 000
Блок-фара/фонарь	12 000/5500
Фильтры: масляный/воздушный/топливный/салонный (дизель)	495/980/4980/1850
Свечи зажигания (комплект)	2000
Ремень привода навесных агрегатов	3000
Вакуумный модулятор управления турбиной	5500
Сцепление (комплект)	14 200
Шаровые опоры (пара)	1600
Рулевые наконечники (пара)	1600
Втулки и стойки стабилизатора	950
Тормозные колодки: передние/задние	4500/3700

подаче разрежения отключены. Это позволяет в случае отказа вакуумного насоса остаться на бездорожье с полным приводом. В целом система надежна.

РУЛЕВОЙ МЕХАНИЗМ

Рулевые наконечники служат 60–70 тыс. км, возможна замена отдельно от тяг. Оригинальных тяг в природе не существует: при износе их меняют в сборе с рулевым механизмом. Многие производители так перестраховываются, дабы не соблазнять мастеров лазить в ответственные соединения тяг с рейкой. Благо служат они далеко за 150 тыс. км.

ЭЛЕКТРИКА

В автомобиле обширная CAN-шина, связывающая между собой множество электронных блоков управления. По цифровым кодам общаются двигатель, АКП, раздатка, «боди-компьютер» (отвечает за комфорт), система стабилизации и антиблокировочная, магнитола, блок подушек безопасности... В целом «цифра» глючит и «умничает» редко. Даже если случится неполадка, можно добраться до ближайшего сервиса благодаря обходным программам. Жаль, щиток приборов не завязан с мультиплексом, – есть возможность скрутить пробег (показания одометра нигде не дублируются). Этим порой пользуются продавцы, хотя и не всегда успешно: бывает, сгорает микросхема ПЗУ. Не экономьте на дилерской диагностике! ЗР

Благодарим группу компаний «Автомобильный центр «Нахимовский 32» (Москва) за содействие в подготовке материала.

РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ ЗА ТРИ ГОДА ЭКСПЛУАТАЦИИ* (75–150 тыс. км), руб.

	2,0 л, дизель, АКП	2,3 л, бензин, МКП
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	784 000	738 000
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	129 670	97 980
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Вакуумный модулятор управления турбиной	6230	–
Уплотнительные колечки теплообменника	1500	–
Радиатор охлаждения двигателя	21 890	
Промывка дроссельного узла	–	1950
Сцепление	–	18 400
Разъемы подключения раздатки (ремонт)	1020	
Рулевые наконечники (с регулировкой схождения)	4680	
Шаровые опоры	3920	
Втулки и стойки стабилизатора	2260	
Трос ручного тормоза	4020	
Тормозные диски и колодки передние	18 950	
Тормозные колодки передние (две замены)	10 160	
Тормозные колодки задние (две замены)	9140	
ИТОГО	997 440	932 370
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	581 000	590 000
Потери в эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	416 470	372 370
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	10,6	14,9
Расходы на топливо (А95 и ДТ, 30 руб./л)	238 500	335 250
Стоимость 1 км пробега (ЗР, 2011, № 1, 12)	8,73	9,03
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Теплообменник в сборе	17 950	–
Датчик ABS в сборе со ступицей	15 360	
Тормозные колодки передние и задние (внеплановая замена)	9650	

**Цены на август 2012 года; ремонт, запчасти и ТО у дилера.*
***Без учета страховок, шин, инфляции и ДТП.*

Передняя подвеска выполнена с большим запасом прочности, но шаровые опоры до недавнего времени долголетием не отличались. Опоры нового образца (сейчас в запчасти поставляют только их) служат до 120 тыс. км. Примерно столько же выхаживают стойки и втулки стабилизатора. Датчик антиблокировочной системы заменяется в сборе со ступицей.

Задняя подвеска: на поперечной тяге появился брызговик – мелочь, а корму теперь закидывает грязью гораздо меньше. Сайлент-блоки рычагов выхаживают более 150 тыс. км. Износ колодок сильно зависит от стиля вождения, поэтому вилка столь велика – от 30 тыс. до 80 тыс. км (у передних меньше и ресурс, и разброс: 20–40 тыс. км).

РАСХОДЫ НА СОДЕРЖАНИЕ МАШИНЫ НИЗКИМИ НЕ НАЗОВЕШЬ, НО НЕЛЬЗЯ ЗАБЫВАТЬ, ЧТО ЭТО САМЫЙ ДОСТУПНЫЙ В СВОЕМ КЛАССЕ ВСЕДОРОЖНИК.

На правах рекламы

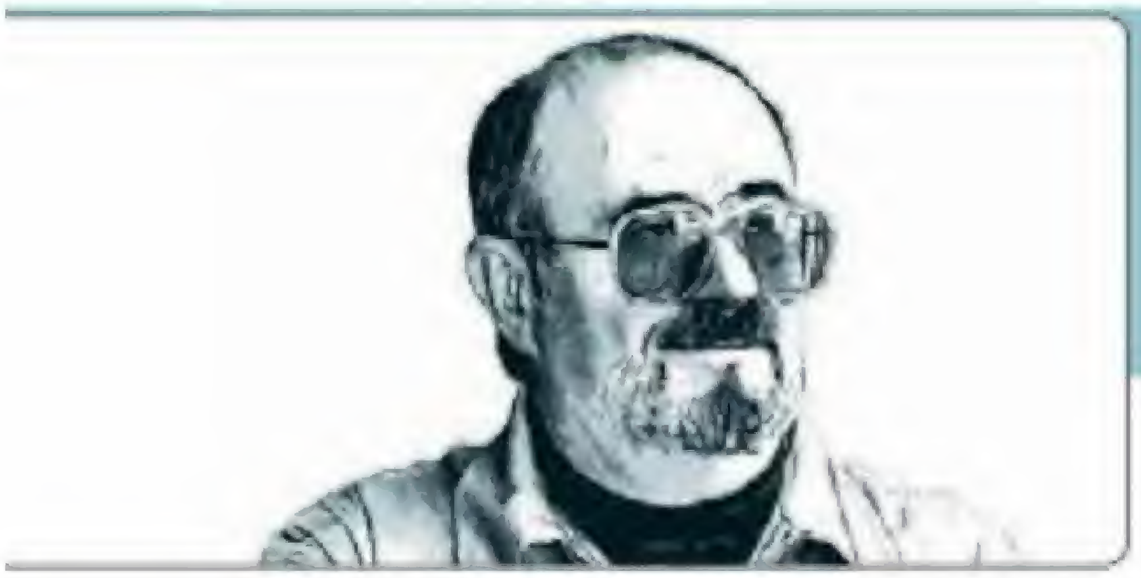
● Современное средство для лечения аденомы простаты* и хронического простатита
● Позволяет сохранить потенцию
● Не требует запивания водой

materia medica
Новый путь к здоровью!

Узнайте больше
по телефонам горячей линии:
+7 (495) 681-09-30, +7 (495) 681-93-00
или на сайте www.afala.ru

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ
ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ

* доброкачественная гиперплазия предстательной железы



ШИНЫ У ПЕЧКИ СТОЯТ

О последних достижениях в технике отопления гаражей и малых мастерских рассказывает **Анатолий Вайсман**.

Общаясь с друзьями в гараже, мы наслаждаемся лучшими минутами жизни. Однако в заиндевелый бокс с сосульками никого не заманишь – дружбу спасет только отопление. В былые времена для него «одалживали» электроэнергию у родной сверхдержавы. Реже обогревались печками, в которых что-то худо-бедно горело. В наши дни топливом стало отработанное масло – спрос таков, что его и купить уже нелегко.

О больших теплогенераторах на отработке мы рассказывали в ЗР, 2008, № 2. Мини-печек, рассчитанных на обогрев небольших помещений, тогда никто серийно не производил, но энтузиасты-одиночки на свой страх и риск лепили масляные теплушки. Не стану утверждать, что именно та статья обозначила поворот, но в последнее время все чаще появляются на рынке малые печки фабричного производства. Конструкции самые разные – от совсем простеньких до агрегатов, наделенных интеллектом.

Гамму мини-печек условно разделим на три категории.

Первая – прямоточные конструкции открытого горения. Цена от 4000 до 12 000 рублей, мощность 4–10 кВт, в зависимости от размеров и регулировки. Для помещения объемом до 100 кубометров такой вполне хватит. Схема простая: снизу – бачок цилиндрической или прямоугольной формы для запаса отработки; средняя часть – перфорированная труба, где, собственно, и сгорают пары масла; верхняя – излучатель, главный источник тепла. Обычно он таких же размеров, как и бачок, но для большей теплоотдачи может оснащаться дополнительными ребрами. Конечно, плата за простоту – множество недостатков, порой довольно опасных. Поэтому максимум внимания уделим именно прямоточкам.

На топливном бачке обычно есть заслонка, которой регулируют поступление воздуха в камеру сгорания. А в вытяжной трубе – дроссель, похожий на воздушную заслонку карбюратора. Известно, что капризы подобных печек, включая дровяные деревенские, зависят от высоты вытяжной трубы, ее расположения, направления ветра и т. д. Короткая труба нужной тяги не создает: воздух в топку поступает слабо, горение плохое. Да, такие устройства обходятся без электровентилятора, но без хорошей трубы – никак.

Главный недостаток прямоточек – пожароопасность: докрасна нагретая, ничем не защищенная перфорированная труба и палящий жаром излучатель по соседству с запчастями, шинами, банками с маслом, красками, растворителями – легкая добыча для пожарного инспектора. Увидит – не отвяжется. И ведь будет прав!

Если с отработкой в бачок попадут охлаждающая жидкость или вода, они по мере разогрева отработки вскипят – и пар выбросит в камеру сгорания раскаленное масло. Горящее, оно брызнет через отверстия во все стороны! То, что в гараже станет очень светло, вряд ли утешит поджаренного хозяина.

Еще один минус: через 15–20 часов работы нужно очищать от шлака нижнюю емкость. Теряя уйму времени, стылыми руками (брр!) печку разбирают.

Наконец, КПД прямоточки низок. Это же труба, через которую в атмосферу улетает немало драгоценного тепла. Но если безденежье владельца гаража компенсируется личным ухарством и смелостью, то это для него отличная игрушка.

Вторая категория – отопители закрытого горения с ручным управ-

На правах рекламы

Так красиво выглядит «открытое горение» прямоточной теплушки. Ярче – только пожар!

«Кроха». Внешне изделие вроде бы неказистое, но внутри – весьма грамотное!

«Термейл ТГИ-015МН». Наверху пульт управления, справа – подающий маслонасос.

лением. Пример – **печь «Кроха»** изобретателя В. Никулина, жителя Томска. Мощность 5–7 кВт, цена 4000 рублей. Миниатюрная, она избавлена от емкости с топливом и риска неожиданного фейерверка. За основу взят физический принцип сосуда Мариотта: горючее поступает в печь капельным способом под постоянным давлением, дозированно, в нужном для нормального горения количестве. Устройство грамотное и простое. Камера сгорания укрыта защитным кожухом – случайно не обожжешься!

Конкурируют с «Крохой» другие теплушки. Но по каким показателям? Одна из них – исключительно изящная, вся из нержавейки да еще и с теплообменником, повышающим КПД, – предлагается аж за 34 000 целковых! А ведь нужна еще как минимум добротная вытяжная труба.

Третья категория: полуавтоматические печки закрытого горения. В 2011 году появилась в продаже **печь НТ-612 фирмы «Беламос»**, предназначенная для небольших помещений. Она компактна, легка (всего 15 кг), с теплообменником и сдвоенной камерой сгорания из нержавейки, мощность до 15 кВт, с реостатной регулировкой. Потребление электроэнергии смешное: 15 Вт постоянного тока напряжением 12 В. Предусмотрена автоматическая блокировка при переливе топлива и перегреве. Цена, на мой взгляд, вполне логичная: 32 000 рублей.

Но всё хорошо никогда не бывает! Емкость бака, встроенного в печку, всего 8 л – уже уже через 8–12 часов работы его надо пополнять. И как ни фильтруй отработку, на дне бака появятся твердые отложения. А чтобы их удалить, бак придется демонтировать, отвернув с десяток винтов-саморезов. Надолго ли их хватит? Еще один минус – нет вентилятора поддува. Значит, для получения необходимой тяги нужна вытяжная труба высотой не менее 5 м, желательно из жаростойкой нержавейки. Наконец, нет у этой печки и вентилятора обдува, отчего она прогревает помещение медленно и неравномерно.

А вот **теплогенератор «Термейл ТГИ-015МН»** волгоградского изобретателя А. Красельникова по ряду параметров лидирует. Мощность до 15 кВт; вентилятор обдува (560 м³ воздуха в час) обеспечивает быстрый и равномерный прогрев помещения, а вентилятор поддува улучшает процесс горения, делая ненужной высоченную трубу.

Вместо встроенного топливного бака годится любая бочка, которую нетрудно оснастить насосом подачи масла из комплекта и поставить в любом месте помещения.

Электронная система плавно и в нужных пропорциях регулирует подачу и масла, и воздуха. По сути, этот агрегат – полуавтомат. А цена такая же, как у НТ-612: 32 000 рублей. Вес 65 кг – немало, но не с собой же таскать!

Ну а как же заграница, которая держит нос по ветру и быстренько тащит к нам все, чего у нас и в задумках нет? Ха, в данном случае нюх загранице отказал. А мы впереди!

Почаще бы так. ЗР

На правах рекламы

3:0
уверенная победа над
геморроем
выпускается в форме
суппозиториев
и мази
способствует
устранению
боли и воспаления
оказывает
заживляющее
и подсушивающее действие
Проктозан®
Верните себе комфорт
ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ

ОЧЕНЬ ЛИПКАЯ ИСТОРИЯ

Хромирование, никелировка, оксидирование, позолота? Виниловые пленки способны заменить не только экологически вредную гальванику, но и краску, считает **Алан Енилеев**. Фото **Александра Марковского** и RE-Styling.

Впервые пленку с нанесенным на нее клеем применил американский предприниматель Рей Стентон Эвери. Было это аж в 1935 году, причем основанная им компания существует по сей день. Новая технология дала миру самоклеящиеся рекламные стикеры, которые стали лепить на все подряд, в том числе на транспортные средства.

Применение виниловой пленки для изменения цвета автомобиля – это уже другая история, и началась она в Германии. Дело в том, что во многих европейских странах действуют единые цветовые стандарты для такси. И если машина «не попала в колер», заветной лицензии не видать. Вариантов здесь два: первый – классическая окраска, второй – оклейка пленкой. Прагматики, конечно же, начали использовать пленку как альтернативу краске для оперативного и малозатратного изменения цвета авто с возможностью вернуть ему первоначальный вид, когда придет время продавать.

Минимальный набор инструментария для оклейки – макетный нож, ракель и ролик для прикатки пленки, промышленный фен и умелые руки. Полноценный набор для тщательной работы шире.

В Германии, к примеру, оклейка автомобилей пленкой поставлена на промышленную основу, ведь кроме таксистов ею пользуются полицейские, военные и представители многих государственных структур.

Качественно нанесенная пленка служит обычно от трех до пяти лет.

Российский вклад в Книгу рекордов Гиннесса: специалисты отечественной фирмы RE-Styling полностью оклеили «Ниссан-350Z» за 1 час 58 минут.

Оклейка винилом – минимум автоматизации. Поэтому на конвейерах автомобили красят, а антигравийные пленки применяют лишь на отдельных элементах кузова.

Корпоративный автомобиль в фирменном окрасе. Реклама по-прежнему едва ли не основная сфера применения липких пленок.

Полное «хромирование» «Бентли». Никаких вредных процессов, винил блестит не хуже металла.

Липкие пленки применяют и в автоспорте. Оперативно наносим рекламу спонсоров и столь же оперативно восстанавливаем ее, если болид был поврежден в ходе заезда.

Лучшие материалы, например французский Hexis, способны продержаться от семи до десяти. В данном случае «срок службы» – это период, в течение которого цвет останется неизменным, а сама пленка не теряет свойств (не растрескивается, не становится хрупкой и т. п.).

Винил позволяет не просто сменить окрас кузова, но и реализовать множество идей, порою безумных. В ассортименте помимо всех цветов радуги есть расцветки под хром разных оттенков, шлифованный алюминий, карбон, золото.

Предлагают перламутровые, флуоресцентные, прозрачные, матовые, суперматовые, глянцевые и даже антибактериальные пленки!

Еще одно явление рынка – винилография. В последнее время она набрала популярность и соперничает с дорогостоящей аэрографией. Художественными полотнами украшают борта, капот, а то и весь кузов.

Практичных автомобилистов наверняка заинтересует прозрачная защитная пленка. Ее наклеивают (в том числе на автозаводах) в зонах, где краска подвержена абразивному износу. С таким винилом вы на многие годы забудете о сколах и мелких царапинах. ЗР

Винилография: от печати рисунка до готовой продукции. Ремонт поврежденного участка весьма прост: печатаем снова нужную часть рисунка и вклеиваем.

На правах рекламы

Зайди через QR-код
и получи бонусный балл

НУЖНЫ ДЕНЬГИ?
ДЕНЬГИ ТУТ!

Участвуй в акции
«Деньгомания 21 ВЕКа»
и выиграй реальные деньги –
один миллион рублей!*

Подробности на сайте www.21wek.ru

1000000
ДЕНЬГИ ТУТ!
21 ВЕК
КУРЕНИЕ УБИВАЕТ

* 10 призов по 100 000 рублей
• Акция проводится с 1 мая 2012 г. по 31 декабря 2012 г. на территории РФ
• В акции могут принимать участие только граждане РФ старше 18 лет
• Полная информация об организаторе акции, правилах проведения, количестве призов, выигрышей, сроках, месте и порядке их получения – на сайте www.21wek.ru

Товар сертифицирован На правах рекламы

МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

БУДЕМ ЖИТЬ – ЕСЛИ ДРУЖНО

Ответив на вопрос задачи № 54 «За мирное сосуществование» (ЗР, 2012, № 7), **Станислав Березий** из Тольятти получает навигатор MNS-525MP фирмы Mystery Electronics с высокопроизводительным процессором Samsung и GPS-модулем NXP компании Philips Semiconductors.

В этой задаче речь идет не о железяках, а о конфликтах между их владельцами. Вопрос читателя-автомобилиста звучал примерно так: на мотоциклах, мол, не ездил, ничего в них не понимаю и потому байкеров опасаюсь. Как вести рядом с ними автомобиль на сложной трассе, мокрой, скользкой и т. д.?

Письмо нашего победителя начинается примечательной фразой: *«Я вожу и мотоцикл, и автомобиль и чувствую, что в нынешнем мире эти два вида транспорта – антиподы...»* Больше всего автомобилисты опасаются самозваных гонщиков на супербайках. Мощность такого двухколесного аппарата легко позволяет хозяину самоутвердиться, «выстрелив» от любого светофора.

Выводит из себя автомобилистов и способность байкера быстро маневрировать. Мгновенно менять положение на дороге – его конек, тут состязаться с ним бесполезно. Амбициозному автовладельцу остается лишь зажать нервы в кулак. Увы, некоторые опускаются до откровенного хулиганства.

Но самая раздражающая ситуация – это когда автомобилист жарится в пробке, косясь на стрелку температуры двигателя, а рядышком, будто воспевая выхлопом Свободу, протискивается байкер! Но ведь малые габариты байка – всего лишь естественный его плюс. Один из немногих. Стоит ли строить козни мотоциклисту, если в роскошном салоне автомобиля своих плюсов не счесть?! Не зря сказано в ответе победителя: *«Случаи, когда водитель намеренно перекрывает мотоциклисту дорогу в пробке («я стою – и ты постой!») в расчет брать не будем. Это уже откровенное хамство».*

Малые габариты байка часто превращаются в минус. Мотоциклиста не защищает кузов, вся надежда лишь на экипировку. И не всегда вовремя разглядишь проносящийся между автомобилями мотоцикл. Даже на не столь скоростном скутере бесшабашный пацан легко попадает в беду. Прямой удар при скорости «всего лишь» 60 км/ч равноценен падению с 15-метровой высоты.

Впрочем, большинство читателей настроено позитивно. *«Если байкер наседает, я всегда пропускаю его вперед. Он мухой уйдет за горизонт – и мешать не будет».*

Конечно, бешеные скорости на дорогах – это индикатор сумасшествия. Скучные «законы дороги» игнорируются! Увы, законы физики для всех едины: разогнавшись, каждый рано или поздно должен будет тормозить.

Вновь цитируем победителя: *«Вопрос в задаче таков: как вести автомобиль рядом с байкером? Так вот, не надо допускать, чтобы автомобиль был рядом. Мало ли что может случиться – падение в вираже на песке, разрыв шины или что еще. Просто не успеете затормозить, а мотоциклист, пусть в шлеме и полной защите, более уязвим, чем водитель автомобиля».*

Читаем дальше: *«Не надо обгонять впритирку. Не лезь! Или обгоняй по правилам, со сменой полосы».*

И наконец: *«Небольшое пожелание всем автомобилистам: попробуйте сами освоить мотоцикл. Удачи на дорогах!».*

Действительно, проблемы взаимоотношений водителей лучше видеть с разных сторон, что и посоветовал наш победитель. ЗР

Всем участникам конкурса спасибо! Поздравляем Станислава с победой!

ЗАДАЧА № 57

НОС ПО ВЕТРУ!

Ни для кого не секрет, что ветер влияет на максимальную скорость автомобиля. Допустим, он попутный, дует с постоянной скоростью 20 км/ч. Дорога гладкая, горизонтальная. Если известна максимальная скорость машины в неподвижном воздухе, то вырастет ли она при попутном ветре на те же 20 км/ч? А что будет при встречном ветре? Влияет ли на скорость боковой ветер?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 ноября 2012 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

УЛЕТ!

Мощность супербайка такова, что его ускорение на низших передачах ограничено лишь сцепными свойствами задней шины, – время разгона до 100 км/ч достигает физического минимума: 2,5 с. Таковы, например, три байка с моторами литрового рабочего объема. Динамика разгона автомобилей скромнее. Через 5 с после старта любой из трех байков оторвется от «Ягуара» примерно на 70 м, от «Ламборгини» на 56 м, от «Логана» на 112 м. Тягаться с байками бессмысленно: они быстрее.

«Ямаха-R1»: 182 л.с., 0–100 км/ч за 2,5 с.

«Сузуки-GSX 1000R»: 185 л.с., 0–100 км/ч за 2,5 с.

БМВ-S1000 RR: 193 л.с., 0–100 км/ч за 2,5 с.

«Ягуар-XJ»: 510 л.с., 0–100 км/ч за 4,9 с.

«Ламборгини-Дьябло»: 492 л.с., 0–100 км/ч за 4,2 с.

«Рено-Логан»: 75 л.с., 0–100 км/ч за 13 с.

LADA Priora

333 000*
рублей

* комплектация 21702-040-00

Действует кредитная программа «ЛАДА ФИНАНС»
совместно с банками-партнерами: ОАО АКБ «РОСБАНК», Сбербанк России (ОАО), ВТБ 24 (ЗАО), ОАО «УРАЛСИБ», ООО «Русфинанс Банк», ЗАО «КРЕДИТ ЕВРОПА БАНК».

www.lada.ru

8 800 200 52 32

LADA

РЕАЛЬНЫЕ МАШИНЫ ДЛЯ РЕАЛЬНОЙ ЖИЗНИ

Павел Петрушин из Московской области за методику проверки цепи питания стартера получает АКБ завода аккумуляторов «Сомбор».
Юрий Блохин из Нижегородской области за эффективный ремонтный прием – канистру масла ZIC южнокорейской фирмы SK Lubricants.
Владимир Секретов из Москвы за способ согласования акустических элементов на автомобиле – набор ручного инструмента фирмы «СОРОКИН».

ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

ПРОВЕРЯЕМ ЦЕПЬ СТАРТЕРА

П. ПЕТРУШИН

Стартер потребляет большой ток, поэтому любой участок его силовой электрической цепи должен быть исправен. Особенно часто из-за коррозии подводят места соединений «массы» кузова с двигателем и кузова с минусом батареи. В этих случаях их сопротивления слишком велики, ток стартера ограничен – и он не крутит, хотя все другие системы работают от аккумулятора вполне приемлемо. Проблемные участки проверяем нагрузочной вилкой. Одну ее ножку соединяем с минусовой клеммой батареи, другую с двигателем. Помощник включает стартер. Если цепь в порядке, стартер работает, стрелка прибора не отклоняется. А вот при окислении соединений часть тока идет через вилку. Даже небольшое, в пределах 1 В, ее отклонение говорит о неисправности. Нужно восстановить проводимость соединений: разобрать, зачистить, смазать токопроводящей смазкой.

КАК СОГЛАСОВАТЬ ДИНАМИКИ

В. СЕКРЕТОВ

«Музыка» на машине приятеля изначально включала в себя четыре динамика (по два спереди и сзади), обслуживавших соответствующие четыре канала. Но владельцу захотелось добавить к ним еще пару высокочастотных «пищалок» на приборной панели. Запасных каналов нет, поэтому к каждому переднему динамику решили последовательно подключить высокочастотный. Но при проверке результата оказалось, что меньший динамик, по ощущению, работал слишком громко, забивая голос большого, которого почти не было слышно. Согласовать их работу оказалось несложно. Я ослабил звук каждой «пищалки», подключив параллельно к ней самодельную катушку – 80 витков медного лакированного провода диаметром 0,25 мм, намотанных на отрезок горлышка пластиковой бутылки диаметром 26 мм. Звучание стало намного сочней.

ЧТО СКРИПИТ В КОЛОДКАХ

С. ТАРЛАВИН, Оренбург

Тормозные колодки могут скрипеть по разным причинам. Но если речь идет о колодках с пазами для сбора продуктов износа, стоит помнить, что у этого технического решения есть не только плюсы, но и минусы. В пазах скапливается грязь, которая нередко содержит грубые включения песка, металлической стружки и т. п., ускоряющие износ тормозного диска. Эта же грязь, нарушая контакт колодки с диском, зачастую вызывает скрип при торможении. Такие колодки нужно чаще осматривать – и пазы своевременно очищать.

ШКУРКА ВМЕСТО НОЖА

Ю. БЛОХИН

Для некоторых работ умельцы используют липкие ленты вроде скотча. Например, герметизируют лентой шланги, трубопроводы, изолируют электрические соединения и т. д. Но обрезать излишки скотча ножом или ножницами не всегда удобно, особенно в стесненных условиях – скажем, в моторном отсеке или под днищем автомобиля. Здесь выручит простейший инструмент – сложенный пополам кусочек наждачной бумаги (естественно, шероховатостью наружу). Его кромка режет скотч быстро и ровно.

КОГДА ЗАТРУДНЕН ПУСК

И. КОСТОМАРОВ, Воронежская область

Если есть признаки того, что двигатель плохо пускается из-за проблем в системе питания (например, в сильный мороз при недостаточном испарении бензина), обычно прибегают к специальным препаратам – эфирам в баллончиках и т. п. Но если под рукой таковых не окажется, можно воспользоваться портативной газовой горелкой, вроде той, что показана в ЗР, 2012, № 8, с. 154. Открыв кран, направляю струю газа в воздушную магистраль перед воздухофильтром и включаю стартер. Как правило, это помогает быстро оживить мотор в экстремальных условиях.

АКТЕХ

ПЕРВЫЙ СРЕДИ ГИБРИДОВ

С 2005 года «АКТЕХ», первая российская АКБ с гибридной технологией CALCIUM PLUS, – это точка «золотого сечения» в развитии аккумуляторов.

- ★ *Повышенные стартерные токи*
- ★ *Устойчивость к глубоким разрядам*
- ★ *Высокая надежность*

Ca+ Гибридная технология

АККУМУЛЯТОР ГОДА IMAK 2012

2 ГОДА ГАРАНТИИ

* по результатам независимой профессиональной премии «Мировые Автомобильные Компоненты» -2012

РЕГИСТР ISO 9001

АкТех АККУМУЛЯТОРНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

МОРСКОЙ РЕГИСТР

УДАРИМ ЕВРОРЕМОНТОМ!

Привыкнуть к этому звуку невозможно: скрежет сминаемой стали, хруст пластика и триплекса трижды взрывали альпийскую пастораль швейцарского местечка Вильдхаус. К счастью, в этих авариях никто не пострадал. А фирма «Декра» получила массу полезной информации, которой охотно поделилась. Самое интересное отобрал Михаил Гзовский. Фото автора и «Декра».

Название «Декра» в России не на слуху, а ведь это весьма уважаемое имя с полувековой историей. В составе «Декры» 180 компаний, чья деятельность по большей части связана с автомобилями: техосмотр, сертификация и консалтинг. Проводит «Декра» также независимые крэш-тесты, но не с целью сделать автомобиль безопаснее, а чтобы показать, какими последствиями чреваты халатная эксплуатация машин, нарушение правил движения, неосторожность или невнимательность. Эти данные служат основой рекомендаций по снижению риска аварий и тяжести их последствий – как для водителей, так и для служб, эксплуатирующих дороги. В этом году лейтмотивом выбрали знакомую проблему – ремонтные работы на дороге. Им и посвятили три крэш-теста. Но прежде чем рассказать о них, пара мыслей, на которые навела пресс-конференция перед показательными ударами.

ИХ НРАВЫ

Вашему покорному слуге по долгу службы довелось проехать не одну тысячу километров по дорогам Европы. Каждый раз по возвращении домой прихожу в ужас. Речь даже не о таких вопиющих случаях, как открытые люки или бездонные ямы, – сама организация ремонта дорог в России поставлена из рук вон плохо. Кому из нас не знакома такая «картина маслом»: в левом ряду идут работы с отбойником, а предупреждает об этом лишь выгоревший знак «30» на стоящем грузовике. Риск неприятностей в этом случае высок не только для водителей, но и для самих ремонтников!

Для контраста: в Швейцарии машины последних защищены барьерами-подушками, снижающими энергию удара. А грузовик с автоматическим установщиком оградительных конусов за 20 минут выставляет 260 «вешек» на дистанции 5 км. Причем собирают конусы тоже автоматически: машина просто едет задним ходом. Грузовик также наносит желтую резиновую полосу на быстрые ряды перед проблемными участками. При наезде автомобиля на такую разметку возникает громкая вибрация, которая заставит зазевавшегося водителя спохватиться. Такие меры более чем оправданны: ремонтируемый участок четко обозначен, а лишних

СИТУАЦИЯ ПЕРВАЯ, типичная для Европы: на автобан прибывает грузовик с рабочими. Сзади установлен специальный блок-сэндвич, абсорбирующий энергию удара. Команда готова – старт! Старенький «Форд-Пума», ведомый тросом по направляющим, разгоняется до 75 км/ч и врезается в блок. Спустя пару секунд все кончено, за работу берутся эксперты. Манекены не оборудованы датчиками, поэтому точных данных о самочувствии «водителя» нет. Кажется, все хорошо: дверь открылась легко, передняя панель на месте, подушка сработала. А ведь многотонный грузовик от удара сдвинулся с места почти на полметра! Но все же инцидент относительно безопасен для рабочих, занятых своим делом перед грузовиком.
Вывод: деформируемые подушки для ремонтных машин существенно снижают вероятность серьезных последствий ДТП. Они повсеместно используются в Швейцарии, но в Германии встречаются гораздо реже. В России, увы, замечены не были.

людей на дороге нет. По статистике, тяжелые аварии нередки именно на знакомых для водителей трассах.

В зоне особого риска ремонты, связанные с выездом на встречную полосу, и S-образные объезды. Ремонтникам стоит уделять знакам особое внимание, ведь водитель, как только видит заветный «конец ограничений», немедленно нажимает на газ. Это приводит к большой разнице в скоростях на таких участках и, как следствие, повышает вероятность аварии.

Но наивно винить во всех наших бедах дорожников: поведение самих водителей в России безобразно. Мы игнорируем разметку, не соблюдаем скоростной режим и уж совсем наплевательски относимся к правилам остановки.

Вам доводится видеть приятелей, чьи машины, мерцая аварийками, выпирают с обочины на дорогу? Что за необходимость заставила их встать на шоссе (а то и на автомагистрали!) – поломка? Бьюсь об заклад, в большинстве случаев они обсуждают, где лучше купить шашлык или как не проскочить поворот к рыбному озеру. Причем разговор «удобнее» вести с водительской стороны, стоя прямо на дороге.

Что-либо подобное, скажем, в Германии даже представить невозможно. Вас тут же «примет» полиция, штраф выпишут такой, что на барбекю вряд ли останется. На любой дороге, даже в российской глубинке, всегда можно найти съезд или карман, где остановка будет безопасной.

Ремонт бывает нужен и машине. Если авто действительно сломалось или вы прокололи колесо, постарайтесь дотянуть до прямого участка, который хорошо просматривается. Положите в машину светоотражающий жилет – в салон, а не в нишу для запаски, которая завалена горой дачных сумок. И не стесняйтесь надеть его при выходе из авто! Такие жилеты многим спасли жизнь.

Включайте аварийную сигнализацию сразу же, как поймете, что с машиной что-то не так. Выставьте аварийный треугольник за 100 м от бампера. Помните: на скорости 120 км/ч попутная машина пролетает за секунду 33 м, – дайте другому водителю хотя бы три секунды на маневр. В ожидании техпомощи отойдите за пределы дороги, как бы неуютно вам ни было на жаре или под дождем.

СИТУАЦИЯ ВТОРАЯ:
в правом ряду сломалась машина. Водитель открывает капот и пытается решить проблему. Сзади в кресле пристегнут ребенок. Но водитель не обозначил должным образом остановку – поставил аварийный знак слишком близко к машине. В итоге один из автомобилей попутного направления замечает стоящий «Фольксваген-Поло» поздно и врезается в него на скорости 55 км/ч. Следует драматический полет водителя «Фольксвагена» через бетонную разделительную более чем на 10 м. Фатальный исход, увы, весьма вероятен. Ребенок в кресле уцелел, хотя задняя часть машины сильно повреждена. Автомобиль, совершивший наезд, пострадал меньше, риск травм его водителя и пассажира невелик благодаря ремням и подушкам.
Вывод: в случае поломки следует незамедлительно надеть световозвращающий жилет, сразу же высадить людей из салона и по возможности увести их за разделительное ограждение, выставить знак аварийной остановки на достаточном удалении.

На правах рекламы

СИТУАЦИЯ ТРЕТЬЯ:
в результате ремонта двухрядная дорога сужается и приобретает S-образную форму. Синий фургон в правом ряду вместо того, чтобы следовать по временной разметке, продолжает ехать прямо и выталкивает соседа на встречную полосу, где тот сталкивается с другим авто на скорости 50 км/ч с 50-процентным перекрытием. Рыжая машина затем отскакивает под углом и бьет задней частью фургон. В итоге массового ДТП рыжий автомобиль получил серьезные повреждения – возможно, фатальные для водителя и тяжелые для пассажира. Водитель встречного авто защищен хорошо, пассажир не пострадал, как и водитель фургона.
Вывод: в местах ремонта требуется особое внимание – следите за знаками, не отвлекайтесь на радио и телефон. Старайтесь не ехать параллельно с другими машинами, особенно грузовыми, – чуть отстаньте от соседа. Не перестраивайтесь и не обгоняйте. Ночью и на скользком покрытии сбросьте скорость.

ПЕРЕДАЙТЕ, ПОЖАЛУЙСТА, ШТОПОР

Мы увязли в пробках и склонны винить в их возникновении всех, кроме самих себя. Давайте же разберемся, кто виноват на самом деле. Разумеется, есть причины объективные: подъемы и спуски, повороты, погодные условия. И конечно, ремонты и сужения приводят к серьезным затруднениям. Не чинить дороги никак нельзя, но можно минимизировать влияние на поток, поэтому в Европе уже давно приняты правила: протяженность ремонтируемых участков не должна превышать 12 км, расстояние между ними – минимум 5 км. Берется в расчет интенсивность потока. Швейцарские и германские стандарты гласят: длительные работы и сужение трехрядной дороги возможны лишь в исключительных случаях и только при условии, что в час пик по ней проходит не более 3000 авто. Соответствующее оповещение должно наличествовать не менее чем за 2 км до места ремонта.

А что требуется от нас с вами? Опять же, я не говорю про средневековую дикость – езду по пыльным обочинам. Дивлюсь людям, которые везут жен и детей по ямам и пыли, не жалея их нервов и легких. Вы лишь крепче запираете шоссе!

Как ни странно, поддерживая стабильную скорость, мы в состоянии уменьшить время пребывания в пробке. Не тормозите и не ускоряйтесь резко: тем самым вы сбиваете ритм движения, вызывая цепную реакцию, жжете лишний бензин и только устаете. Больше внимания на несколько идущих впереди машин – и вот вы и поток едете спокойнее. Не обгоняйте без нужды (одно из самых страшных нарушений на немецких автобанах – обгон справа). Перестраивайтесь для съезда заблаговременно и, включив указатель поворота, четко обозначьте свои намерения. Тормозите плавно, помните: остановить многотонный грузовик, идущий следом за вашей легковушкой, не так-то просто. При выезде на шоссе максимально используйте разгонную полосу, чтобы влиться в поток на его же скорости. Ну и конечно, есть общечеловеческие нормы поведения. Соблюдайте дистанцию и будьте терпимее! Представьте, что перед вами мигает поворотником сосед по даче. Вы ведь пустите его, не так ли? ЗР

В местах сужений специалисты настоятельно рекомендуют ехать со скоростью потока и не обгонять попутные машины.

SSANGYONG

Более 50 лет мы производим внедорожники с ярким характером: наполненный силой Kyron, жаждущий приключений Actyon Sports, заражающий оптимизмом Actyon, полный достоинства Rexton. SsangYong – проявление характера.

ПРОЯВЛЕНИЕ ХАРАКТЕРА

www.symotor.ru

Реклама

ПРЕЗИДЕНТ НАЦИОНАЛЬНОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПАЛАТЫ ДОКТОР ЛЕОНИД РОШАЛЬ:

Я НЕ РЕКЛАМИРУЮ НИКАКОЙ ПРОДУКЦИИ, Я ПРОСТО СПАСАЮ ЖИЗНИ. ПОЭТОМУ СОВЕТУЮ ВСЕГДА ИМЕТЬ В АВТОМОБИЛЕ ТАКОЙ ЖИЛЕТ.

Сигнальный жилет способствует вашей безопасности. Надевайте его при вынужденной остановке в опасном месте!

Аккумуляторные батареи BARS

17500 часов комфорта

Реклама

Аккумуляторы Bars разработаны для эксплуатации на современных автомобилях с различными типами двигателей, которые оборудованы большим количеством потребителей электроэнергии. Батареи данного класса подходят для любых типов легковых, грузовых автомобилей и спецтехники, способных выдерживать экстремальные температурные и эксплуатационные нагрузки. Аккумуляторы Bars обладают высокой работоспособностью при широком диапазоне температур от минус сорока до плюс шестидесяти градусов по Цельсию. Уникальная серия Bars Silver идеально подходит для автомобилей, эксплуатирующихся в сложных климатических условиях северных регионов Российской Федерации. Ударопрочный корпус и удобная для транспортировки упаковка еще раз подчеркивают высочайшие потребительские свойства всей ассортиментной линейки Bars. Характеристики мощности аккумуляторов отвечают всем требованиям международных автопроизводителей. Вся продукция Bars Silver произведена на европейском оборудовании.

www.kainar.ru

СМОТРОВАЯ ПЛОЩАДКА

Правила прохождения технического осмотра изменяются уже второй раз за год. Неудивительно, что возникло много вопросов. На самые распространенные отвечает **Сергей Смирнов**.

КОГДА И ГДЕ?

• С какими интервалами автомобили должны проходить технический осмотр?

Первый техосмотр – после трех лет эксплуатации. До этого срока владелец покупает полис ОСАГО без предъявления талона. Автомобили от трех до семи лет согласно закону проходят техосмотр раз в два года; после семи лет – ежегодно.

• Как автовладельцу узнать, где пройти техосмотр?

Адреса аккредитованных операторов и пунктов технического осмотра найдете в реестре, который размещен на сайте Российского союза автостраховщиков (http://www.autoins.ru). Можно выбрать тот, где сделать это удобнее, – при этом не имеет значения, где зарегистрирован автомобиль и его владелец.

• Какие документы положено выдавать автовладельцу по итогам ТО – талон, диагностическую карту? Или все эти документы в электронном виде?

Теперь операторы техосмотра обязаны выдавать водителю диагностическую карту вместо талона ТО, однако пока часто выдают на всякий случай оба документа. Диагностическая карта выдается в бумажном виде, но остается в базе данных в форме электронного документа. Второй бумажный экземпляр оператор обязан хранить в течение трех лет. Если потеряли, всегда можете получить копию. Кроме того, диагностическая карта в форме электронного документа с 1 января 2013 года будет направляться в единую автоматизированную информационную систему технического осмотра (АИС ОСАГО) и храниться там в течение пяти лет. Российский союз автостраховщиков (РСА) планирует в ближайшие годы вовсе отказаться от бумажного документа.

• Есть действующий талон ТО – надо ли еще получать диагностическую карту?

Нет, при наличии действующего талона ТО получать взамен диагностическую карту не нужно. Выданные талоны принимаются до окончания срока действия, но не позже 15 августа 2015 года (с этого момента «в законе» будут только карты). Страховая компания обязана продать полис ОСАГО, даже если до окончания действия талона остается несколько дней.

ОФИЦИАЛЬНЫЕ И НЕ СОВСЕМ

• Обслуживаю автомобиль у официального дилера. Можно ли пройти ТО у него?

Технический осмотр можно пройти у официального дилера, если он получил аккредитацию в РСА. Тут еще есть шанс сэкономить: многие дилеры обещают совместить процедуру техосмотра с очередным техническим обслуживанием и выдавать диагностическую карту бесплатно.

• У меня автомобиль «Рено». Допустимо ли пройти техосмотр у дилера другой марки?

Если этот дилерский центр аккредитован в РСА, то формально вы можете пройти ТО там. Но имейте в виду, что у дилера, обслуживающего одну марку, есть законная возможность отказать в проведении ТО автомобилей других марок. То есть этот вопрос – на его усмотрение.

ЛИШНЯЯ БУМАЖКА

• Купил полис ОСАГО в страховой компании. Талона ТО у меня не было, но мне сказали, что я обязан пройти техосмотр в ближайшее время и даже дали направление на какую-то станцию. Теперь думаю: а надо ли это делать? Ведь полис у меня уже есть...

Если у вас есть полис ОСАГО, а ТО вы не проходили, юридически придраться к вам можно только в том случае, если вы владелец такси, автобуса или грузового автомобиля, оборудованного для перевозки пассажиров. Дело в том, что по Закону об ОСАГО компания после наступления страхового случая вправе потребовать с виновника возместить выплаченную сумму, если ко времени ДТП истек срок действия диагностической карты (талона ТО). Но касается это положение только такси, автобусов или грузовых автомобилей, предназначенных для перевозки пассажиров, а также машин, которые используются при транспортировке опасных грузов. Для владельцев легковых автомобилей отсутствие диагностической карты (талона ТО) может послужить отказом в выплате страховки по каско. Никакой ответственности за отсутствие талона ТО или диагностической карты не предусмотрено, проверять их наличие сотрудник полиции не имеет права.

• Вписываются ли в полис ОСАГО данные о том, где и когда автомобиль проходил техосмотр?

Нет, эти данные значатся только в талоне (диагностической карте). В полис ОСАГО вносятся лишь идентификационные данные автомобиля. Но информация о наличии талона ТО или диагностической карты заносится во внутренние документы страховой компании.

КТО В ОТВЕТЕ?

• Нам пообещали, что отныне операторы техосмотра будут нести материальную ответственность за выданные заключения. И если случится авария из-за технических неисправностей, отвечать будут и сотрудники пункта проведения ТО.

Действительно, диагностическая карта, которую выдают после проведения техосмотра, заверяется печатью предприятия и подписывается техническим экспертом, то есть формально оператор

СМОТРОВАЯ ПЛОЩАДКА

Правила прохождения технического осмотра изменяются уже второй раз за год. Неудивительно, что возникло много вопросов. На самые распространенные отвечает **Сергей Смирнов**.

КОГДА И ГДЕ?

• С какими интервалами автомобили должны проходить технический осмотр?

Первый техосмотр – после трех лет эксплуатации. До этого срока владелец покупает полис ОСАГО без предъявления талона. Автомобили от трех до семи лет согласно закону проходят техосмотр раз в два года; после семи лет – ежегодно.

• Как автовладельцу узнать, где пройти техосмотр?

Адреса аккредитованных операторов и пунктов технического осмотра найдете в реестре, который размещен на сайте Российского союза автостраховщиков (http://www.autoins.ru). Можно выбрать тот, где сделать это удобнее, – при этом не имеет значения, где зарегистрирован автомобиль и его владелец.

• Какие документы положено выдавать автовладельцу по итогам ТО – талон, диагностическую карту? Или все эти документы в электронном виде?

Теперь операторы техосмотра обязаны выдавать водителю диагностическую карту вместо талона ТО, однако пока часто выдают на всякий случай оба документа. Диагностическая карта выдается в бумажном виде, но остается в базе данных в форме электронного документа. Второй бумажный экземпляр оператор обязан хранить в течение трех лет. Если потеряли, всегда можете получить копию. Кроме того, диагностическая карта в форме электронного документа с 1 января 2013 года будет направляться в единую автоматизированную информационную систему технического осмотра (АИС ОСАГО) и храниться там в течение пяти лет. Российский союз автостраховщиков (РСА) планирует в ближайшие годы вовсе отказаться от бумажного документа.

• Есть действующий талон ТО – надо ли еще получать диагностическую карту?

Нет, при наличии действующего талона ТО получать взамен диагностическую карту не нужно. Выданные талоны принимаются до окончания срока действия, но не позже 15 августа 2015 года (с этого момента «в законе» будут только карты). Страховая компания обязана продать полис ОСАГО, даже если до окончания действия талона остается несколько дней.

ОФИЦИАЛЬНЫЕ И НЕ СОВСЕМ

• Обслуживаю автомобиль у официального дилера. Можно ли пройти ТО у него?

Технический осмотр можно пройти у официального дилера, если он получил аккредитацию в РСА. Тут еще есть шанс сэкономить: многие дилеры обещают совместить процедуру техосмотра с очередным техническим обслуживанием и выдавать диагностическую карту бесплатно.

• У меня автомобиль «Рено». Допустимо ли пройти техосмотр у дилера другой марки?

Если этот дилерский центр аккредитован в РСА, то формально вы можете пройти ТО там. Но имейте в виду, что у дилера, обслуживающего одну марку, есть законная возможность отказать в проведении ТО автомобилей других марок. То есть этот вопрос – на его усмотрение.

ЛИШНЯЯ БУМАЖКА

• Купил полис ОСАГО в страховой компании. Талона ТО у меня не было, но мне сказали, что я обязан пройти техосмотр в ближайшее время и даже дали направление на какую-то станцию. Теперь думаю: а надо ли это делать? Ведь полис у меня уже есть...

Если у вас есть полис ОСАГО, а ТО вы не проходили, юридически придраться к вам можно только в том случае, если вы владелец такси, автобуса или грузового автомобиля, оборудованного для перевозки пассажиров. Дело в том, что по Закону об ОСАГО компания после наступления страхового случая вправе потребовать с виновника возместить выплаченную сумму, если ко времени ДТП истек срок действия диагностической карты (талона ТО). Но касается это положение только такси, автобусов или грузовых автомобилей, предназначенных для перевозки пассажиров, а также машин, которые используются при транспортировке опасных грузов. Для владельцев легковых автомобилей отсутствие диагностической карты (талона ТО) может послужить отказом в выплате страховки по каско. Никакой ответственности за отсутствие талона ТО или диагностической карты не предусмотрено, проверять их наличие сотрудник полиции не имеет права.

• Вписываются ли в полис ОСАГО данные о том, где и когда автомобиль проходил техосмотр?

Нет, эти данные значатся только в талоне (диагностической карте). В полис ОСАГО вносятся лишь идентификационные данные автомобиля. Но информация о наличии талона ТО или диагностической карты заносится во внутренние документы страховой компании.

КТО В ОТВЕТЕ?

• Нам пообещали, что отныне операторы техосмотра будут нести материальную ответственность за выданные заключения. И если случится авария из-за технических неисправностей, отвечать будут и сотрудники пункта проведения ТО.

Действительно, диагностическая карта, которую выдают после проведения техосмотра, заверяется печатью предприятия и подписывается техническим экспертом, то есть формально оператор

отвечает своей репутацией и деньгами за качество предоставленной услуги. И у страховой компании есть также формальное право предъявить иск оператору, если ДТП произошло по причине неисправности, которая не была выявлена при проведении ТО.

Но это скорее из разряда благих пожеланий. По мнению экспертов, установить, послужило ли причиной ДТП неисправное состояние автомобиля, очень сложно. Для этого нужна специальная экспертиза. А уж доказать, что оператор по халатности (или по иной причине) во время проведения ТО не заметил неисправность, а она стала причиной аварии... Это и вовсе из области фантастики.

Слышал, что некоторые страховые компании предлагают пройти ТО без посещения специальных станций: мол, приедет эксперт, на месте проведет все замеры и выдаст талон ТО и диагностическую карту.

Если организация, предлагающая подобную услугу, аккредитована в РСА и обладает необходимым передвижным оборудованием, проблем нет; проверить машину можно на любой сухой и ровной площадке. Выданные документы примут в любой страховой компании.

***

Итак, что же такое «техосмотр по-новому» – благо для автовладельца или просто попытка переложить деньги из одного кармана в другой? Реальный техосмотр, который способствует повышению безопасности, или очередная формальная процедура? Пока для нас выигрыш очевидный: теперь осмотр можно пройти быстро, без очереди и недорого; похоже, в прошлое ушли и мелочные придирки экспертов. Как проходит эта процедура, мы собираемся выяснить в ближайшее время в ходе специального рейда.

Новые правила проведения ТО работают – очередей нет!

На правах рекламы

ANTIFREEZE
SIBIRIA
Со мной не замерзнешь!
G-12
ANTIFREEZE
SIBIRIA
-40 +120
ООО «Дзержинский завод органического синтеза»
606019, Нижегородская обл., г. Дзержинск, +7 (831) 410-86-45
WWW.SIBIRIA.BIZ

«ГРАЖДАНКА» С ЗАПРОСАМИ

По общему мнению, ОСАГО работает плохо, довольных выплатами – единицы. Минфин предлагает внести в правила изменения и... в очередной раз пересмотреть тарифы. Увы, это вряд ли приведет к улучшению работы системы, уверен Сергей Смирнов.

В пояснительной записке к законопроекту сказано, что предложения по пересмотру тарифов базируются на желании «повысить качество услуг». Но если законопроект примут, ничего, кроме дополнительных затрат, мы не получим.

Основные предложения Минфина касаются увеличения страховых выплат: если пострадало железо – со 120 до 400 тысяч, а в случае причинения вреда здоровью – до 500 тысяч рублей вместо сегодняшних 160 тысяч. Еще планируют расширить круг лиц, имеющих право на компенсацию в случае смерти участника ДТП. Деньги за погибшего смогут получить не только нетрудоспособные близкие родственники, как сейчас, но и работающие члены семьи.

Сейчас, чтобы получить деньги на лечение, нужно собрать огромное количество справок, пройти судебные экспертизы... Даже если вы подготовили все необходимые бумаги, получить компенсацию за утраченное здоровье фактически нереально. Страховые компании платят только за то, что не входит в рамки обязательного медицинского страхования. Да и выплатят деньги в лучшем случае спустя 30 дней, отведенных на рассмотрение заявления. Сами суммы выплат по здоровью минимальны. Они составили 0,06% всех страховых выплат! Предложение Минфина – разработать специальную таблицу, где будут прописаны все случаи ушибов-переломов. Новая система может упростить процесс. А компенсации по здоровью должны принять вид фиксированных сумм. Сломал в аварии руку? Получи по прейскуранту 50 тысяч. Затратил больше – попытайся компенсировать разницу, представив необходимые документы.

Страховым компаниям предлагают устанавливать стоимость полисов самостоятельно, но в пределах, обозначенных государством. При таких условиях начнется тарифная битва. Небольшие и не слишком щепетильные компании могут продавать полисы с максимальными скидками: главное – собрать деньги, а что потом – посмотрим. От подобного подхода могут пострадать не только добросовестные компании, но и тысячи клиентов.

Еще предлагают потерпевшим получить страховку не деньгами, а услугами автосервиса – как по договорам страхования каско. Хотя и сейчас есть такая возможность: многие компании давно практикуют такую услугу.

Сейчас убытки от аварии можно покрыть, обратившись не в страховую компанию виновника, а в свою. Согласно новому проекту следует обращаться только к своему страховщику. При этом сохранятся прежние условия: участников ДТП двое, нет пострадавших людей, помяты лишь железки.

По статистике, к этой категории относится большинство аварий. И страховщики давно договорились между собой, что компания потерпевшего клиента получает от страховой виновника фиксированную сумму: 12 тысяч на ремонт отечественного авто, 23 тысячи – на иномарку. Как правило, этих денег хватает на выплату по закону, с учетом износа (но не на ремонт!), и страховщиков такое положение вещей устраивает. Если же затраты на ремонт больше, страховщики под любыми предлогами отказывают в выплатах по прямым обращениям (то есть в свою компанию). По новым правилам, страховщик не сможет отказать.

Есть дельные предложения в новом проекте, но в целом потуги Минфина похожи на попытку сделать косметический ремонт в квартире, где требуется капитальный. Большинство пострадавших недовольно двумя вещами: волокитой при оформлении и неполной выплатой денег. Минфин пытается бороться с этим, увеличивая сборы с автомобилистов. Хотя задачу можно решить проще, без дополнительных поборов.

Необходимо принять единый стандарт, по которому эксперты рассчитывали бы стоимость восстановления автомобиля. И всё! Меньше будет спорных вопросов, быстрее и точнее выплаты. Но ОСАГО работает уже 10 лет, а единой методики нет до сих пор! Порой одна и та же экспертная организация для одной и той же разбитой машины готова дать два разных расчета: для страховой компании (заниженный) и для владельца машины (завышенный; об этом мы уже писали в ЗР, 2011, № 7). Но похоже, что единый документ страховщикам совсем не нужен – гораздо выгоднее договориться с Минфином об увеличении сборов. И занижать выплаты потерпевшим в авариях, пользуясь брешью в законе. Мы возражаем против такого решения. ЗР

В МИНФИНЕ РАЗРАБОТАН ПАКЕТ ПОПРАВОК К ЗАКОНУ ОБ ОСАГО. ЕСЛИ ОНИ ВСКОРЕ БУДУТ ПРИНЯТЫ, ЦЕНА ПОЛИСА ПОВЫСИТСЯ, ПО РАЗНЫМ РАСЧЕТАМ, В 1,5–2 РАЗА.

UAZ PATRIOT

КОМФОРТНЫЙ ВЗГЛЯД НА ПРОХОДИМОСТЬ

*Лучший отечественный автомобиль 2011 года по версии Рунета
Реклама

ПРИРОДА ДВИЖЕНИЯ

гарантия 3 года или 100 000 км

антиблокировочная система

беспроводное подключение к телефону

кондиционер

парктроник

лучший автомобиль 2011 года по версии Рунета*

www.uaz.ru

ТЕЛЕФОН ГОРЯЧЕЙ ЛИНИИ. ЗВОНОК ИЗ РОССИИ БЕСПЛАТНЫЙ

8 800 100 00 42

включении одновременно нижнего и правого верхнего сигналов (пункт 6.8 Правил).
По части 1 статьи 12.12 КоАП РФ за проезд на запрещающий сигнал светофора полагается штраф – 1000 рублей.

V. При таком положении регулировщика безрельсовым транспортным средствам разрешено движение во всех направлениях (пункт 6.10 ПДД). При этом Правила не регламентируют траекторию выполнения маневра, поэтому решение принимает сам водитель в зависимости от планировки перекрестка и дорожно-транспортной ситуации на нем.
Проезд на запрещающий жест регулировщика наказывается штрафом в 1000 рублей (часть 1 статьи 12.12 КоАП РФ).

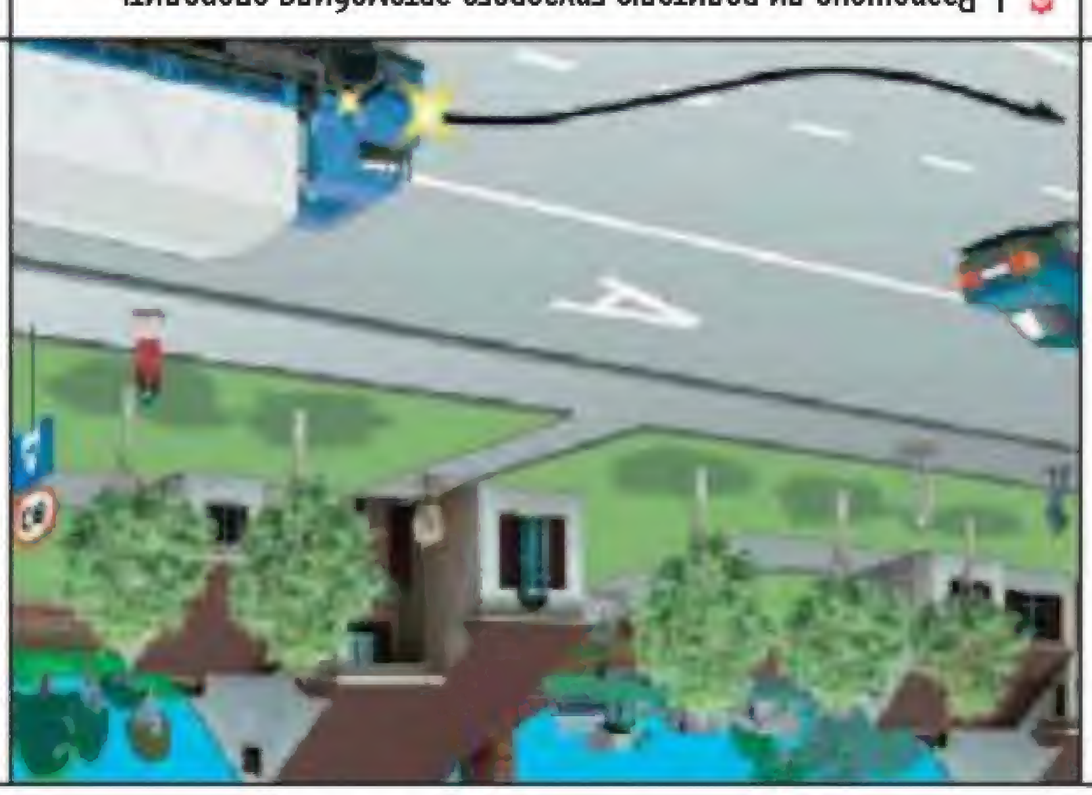
VI. Знак 3.18.2 «Поворот налево запрещен» не запрещает разворот.
В случае несоблюдения требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, за исключением отдельно оговоренных случаев, нарушителю сделают предупреждение или оштрафуют его на 300 рублей (часть 1 статьи 12.16 КоАП РФ).

VII. Правила не запрещают выполнять обгон следом за другим транспортным средством. Однако при этом должны быть выполнены иные требования Правил в отношении обгона (раздел 11).
Поскольку обгон осуществляется исключительно по полосе (стороне проезжей части), предназначенной для встречного движения, за нарушение соответствующих правил полагается лишение права управления транспортными средствами на срок от четырех до шести месяцев (часть 4 статьи 12.15 КоАП РФ).

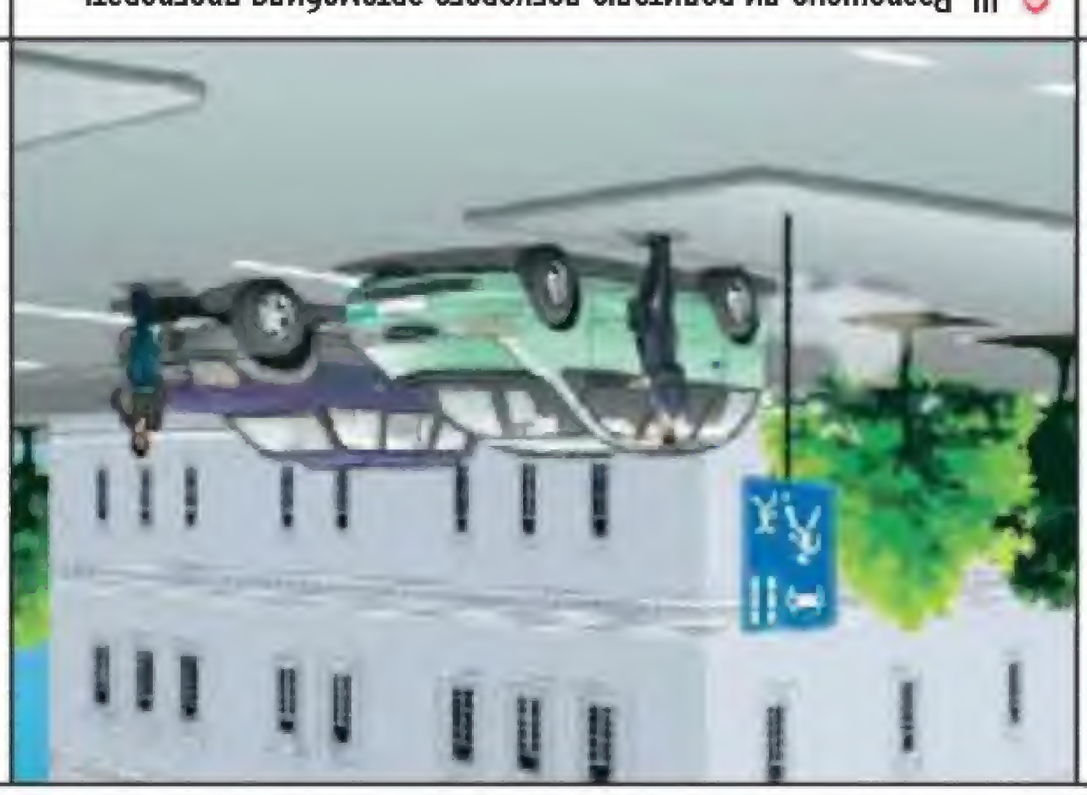
VIII. Перечень обязательного оборудования легкового такси перечислен в пункте 51 Основных положений.
Наказание за отсутствие цветографической схемы легкового такси и (или) опознавательного фонаря на крыше легкового такси – наложение административного штрафа: водителя оштрафуют на 3000 рублей, должностное лицо – на 10 000 рублей, юридическое лицо – на 50 000 рублей (часть 3 статьи 11.14.1 КоАП РФ).

II. Кто из водителей должен уступить дорогу?
3 – водитель легкового автомобиля
4 – водитель грузового автомобиля

IV. Обязан ли водитель автомобиля уступить дорогу трамваю, прежде чем продолжить движение прямо?
8 – не обязан
9 – обязан



I. Разрешено ли водителю грузового автомобиля опередить легковой, движущийся со скоростью 60 км/ч?
1 – разрешено
2 – не разрешено



III. Разрешено ли водителю легкового автомобиля протереть двигатель в этой ситуации?
5 – да
6 – да, но не дольше 5 минут
7 – нет

Задачи подготовили **Дмитрий Митрошин** и **Олег Боевцов** (иллюстрации).

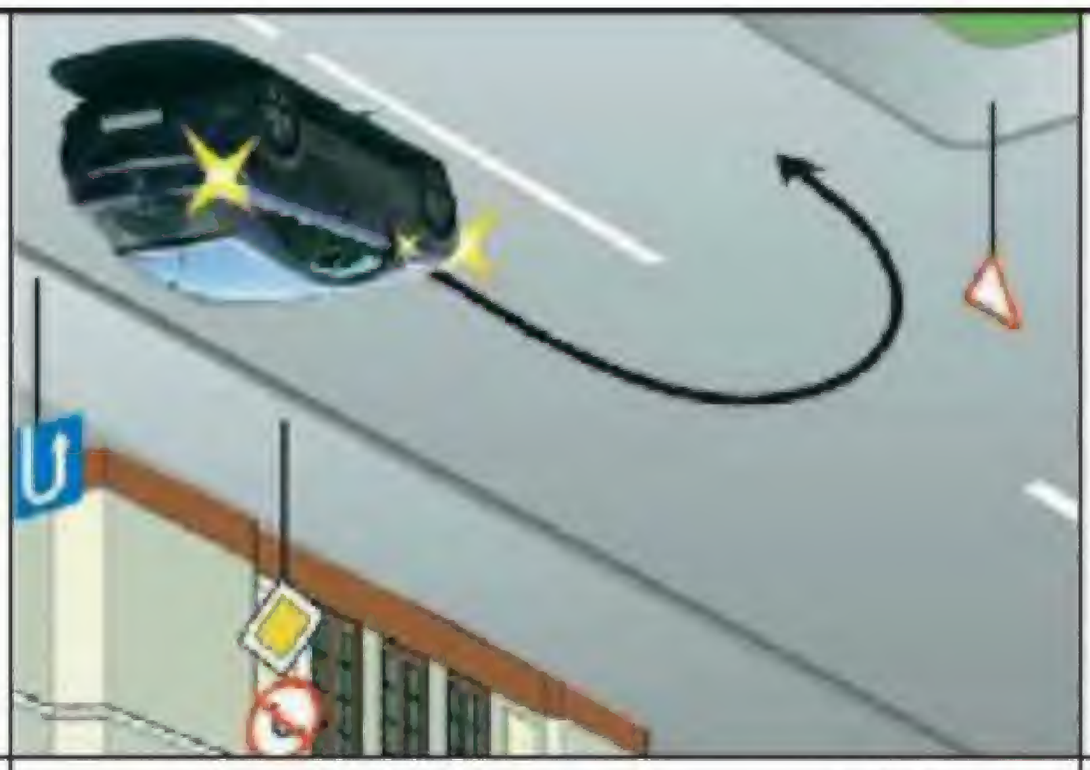
Ответы на задачи «Экзамена на дому»: 2, 4, 6, 8, 10, 14, 18, 22.

I. Пункт 9.4 Правил дорожного движения позволяет водителям грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 2,5 т выезжать на крайнюю левую полосу дорог с тремя и более полосами для движения в данном направлении только для поворота налево или разворота.
Нарушение данного требования наказывается по части 1 статьи 12.15 КоАП РФ административным штрафом в размере 500 рублей.

II. В соответствии с приложением 2 к Правилам в случаях, когда линии временной разметки (она наносится оранжевым цветом) и линии постоянной разметки противоречат друг другу, водители должны руководствоваться линиями временной разметки. Таким образом, в показанной ситуации, продолжая движение прямо, водитель грузового автомобиля совершает перестроение и, следовательно, должен уступить дорогу легковому автомобилю, движущемуся по своей полосе.
За непредоставление преимущества в движении легковому автомобилю водителю грузового автомобиля сделают предупреждение или оштрафуют его на 100 рублей (ч. 3 ст. 12.14 КоАП РФ).

III. В соответствии с пунктом 17.2 ПДД в жилой зоне (она обозначена соответствующим знаком) запрещена, среди прочего, стоянка с работающим двигателем. Под стоянкой понимается преднамеренное прекращение движения дольше чем на 5 минут по причинам, не связанным с посадкой и высадкой пассажиров либо загрузкой или разгрузкой транспортного средства.
Статья 12.28 КоАП РФ за нарушение правил, установленных для движения транспортных средств в жилых зонах, предусматривает наказание в виде штрафа в 1500 рублей. А за нарушение, совершенное в Москве или Санкт-Петербурге, штраф 3000 рублей.

IV. Движение трамваев в данном случае регулируется отдельным светофором одноцветной сигнализации с четырьмя круглыми сигналами белолунного цвета, расположенными в виде буквы *Т*. Поворот направо трамваю разрешен только при



V. Разрешен ли разворот?
10 – да, по любой траектории – А и Б
11 – да, по траектории А
12 – да, по траектории Б
13 – нет

VI. Разрешен ли разворот?
14 – разрешен
15 – не разрешен

VII. Разрешен ли водителю грузового автомобиля обгон «паровозиком»?
16 – не разрешен **17** – разрешен
18 – разрешен, если он убедится, что встречная полоса свободна на достаточном для обгона расстоянии и он не создаст опасности для движения и помех другим водителям

VIII. Какие обязательные элементы оборудования должен иметь легковой автомобиль-такси?
19 – таксометр **20** – цветографическую схему в виде шашек
21 – опознавательный фонарь на крыше
22 – все перечисленное

Смотрите на iPad:
ПДД. Сдай экзамен.

ПОДРОСТКОВЫЙ ВОЗРАСТ

Машины «Уз-Дэу» нам хорошо знакомы – в России бегает более полумиллиона узбекских авто. Историю становления автопрома в южной республике изучал **Игорь Моржаретто**. Фото **Дмитрия Федорова**.

В июне 1992-го Республику Корея посетил президент Узбекистана Ислам Каримов. Заглянул и на заводы группы «Дэу», да так вдохновился успехами «островного» государства, что уже в июле подписал меморандум о строительстве в Узбекистане автомобильного завода «Дэу». Решили приспособить площади огромного завода тракторных прицепов в городе Асака, под Андижаном.

Корпуса отремонтировали, завезли корейское оборудование, обучили будущих сотрудников, и 25 марта 1996 года с конвейера сошли первые узбекские автомобили – микроавтобусы «Дамас». А 19 июля запустили уже три полноценные сборочные линии: с них сходили «Нексия», «Дамас» и «Тико». Прошло меньше четырех лет с начала переговоров и всего два с половиной года после старта строительства.

ПО ЗАВЕТАМ ХОДЖИ НАСРЕДДИНА

Корейский концерн пообещал построить в стране не просто сборочный завод, а практически целую отрасль, – Узбекистан в ответ предложил небывалые преференции. Страна практически полностью закрыла рынок для любых иностранных автомобилей, как новых, так и подержанных. Какая еще «свободная конкуренция» в восточной стране, которая ставит перед собой амбициозные цели!

Исключение сделали лишь для российского АВТОВАЗа. Понятно почему: в Россию отправляли узбекские машины. Но ввоз автомобилей из России всегда сопровождался таким количеством процедур, таил такую массу препон, что никогда не был массовым. Например, дилеры АВТОВАЗа одно время не имели права конвертировать выручку в манатах в иные валюты. В результате весь бизнес становился практически бессмысленным.

В общем, тогда узбеки россиян перехитрили. И цели своей достигли: в стране появился автопром. Ведь кроме головного завода в Асаке возникло шесть предприятий по выпуску комплектующих – как правило, совместных с корейскими же фирмами. (В Андижане и окрестностях стали изготовлять бамперы, сиденья, обивку салона, глушители и бензобаки, лаки и краски...) Сейчас их почти два десятка! Только южнокорейские компании в 1990-е годы вложили в узбекский автопром без малого 1,5 млрд. долларов!

АМЕРИКАНСКИЙ СЛЕД

Понятно, что назвать автомобили из Асаки современными было трудно даже в конце прошлого века. «Тико» и «Дамас» построены на платформе «Сузуки-Альто» второго

поколения (модель выпускали в Японии с 1982 по 1988 год), а «Нексия» – и вовсе прямой потомок «Опеля-Кадет» 1984 года. Ну и что? Зато эти модели были доступны по цене, неплохо собраны, недорого обходились в эксплуатации. Для небогатых жителей Узбекистана, соседних стран Центральной Азии, а также России – прекрасный выбор. На протяжении десяти лет и «Нексия», и «Матиз» входили в десятку лидеров продаж в РФ.

Новые модели в Асаке появлялись крайне редко, зато новые комплектации – регулярно. Так, в 2003-м с конвейера начали сходить «матизы» с автоматом, два года спустя под капотом появился и двигатель объемом 1 л (прежде был только 0,8 л). В 2001 году отпраздновали первый юбилей: выпуск 250-тысячного автомобиля.

Конечно, «Уз-Дэу» чуть не подкосила история с банкротством южнокорейской компании «Дэу». В начале 2000-х резко сократился выпуск автомобилей в Асаке, долго и мучительно шли переговоры о дележе «наследства». Руководство предприятия настойчиво искало компанию с мировым именем, которая согласилась бы выкупить долю корейской фирмы и инвестировать в узбекский автопром.

Решился «Дженерал моторс» – в 2008-м создали новое совместное

Краса и гордость узбекского автопрома «Нексия» на конвейере завода в Асаке.

Выставка достижений местной автомобильной промышленности.

На правах рекламы

издательство За рулем

NEW

представляет

Все об автомобильной технике в карманном справочнике Bosch. 3-е издание, исправленное и дополненное

Содержание – основные темы

- Базовые принципы: физика, материалы, детали машин, методы соединения деталей
- Физика транспортных средств: основные термины автомобильной техники, динамика, акустика
- Двигатели внутреннего сгорания: двигатель с искровым зажиганием, дизельный двигатель, турбокомпрессоры и нагнетатели, системы выпуска отработавших газов
- Контроль за токсичностью отработавших газов и экологические нормы
- Системы управления двигателями с искровым зажиганием: впрыск топлива с внешним смесеобразованием, непосредственный впрыск топлива, альтернативные системы управления двигателем
- Системы управления дизельными двигателями: аккумуляторная топливная система Common Rail
- Альтернативные приводы: гибридные приводы, топливные элементы
- Шасси: подвеска колес, рулевое управление, тормозная система
- Активная безопасность: антиблокировочная система тормозов, система динамической стабилизации автомобиля
- Приборы освещения
- Автомобильное электрооборудование: бортовые электросистемы, стартерные аккумуляторные батареи, электродвигатели, генераторы переменного тока
- Автомобильная электроника: автомобильные сети, шины передачи данных, структура электронных систем, датчики
- Системы помощи водителю: системы помощи при парковке, автомобильная навигация, адаптивный круиз-контроль, системы ночного видения

Реклама

Продукцию издательства «За рулем» можно

купить:

В фирменных магазинах «За рулем»
Москва: ул. Бакунинская, 72, тел. (499) 261-01-08
Воронеж: ул. Хользунова 112, тел. (4732) 67-34-90
Киров: ул. Ст. Халтурина, д. 2, тел. (8332) 40-78-15
Пермь: ул. Боровая, д. 24, тел. (342) 222-72-04

заказать:

в Интернете по адресу http://shop.zr.ru
по электронной почте: katalog@tzr.ru
по тел.: (495) 223-23-95 (прием заказов круглосуточно)
(495) 775-85-48 (справки и консультации по продукции)
по почте: 105118, Москва, Бакунинская 72, «За рулем»
Оптовая продажа: тел.: (499) 261-37-61, 261-07-23
E-mail: opt@zr.ru

История компании «Уз-Дэу» («Джи-Эм-Узбекистан»): 1992–2012 годы

предприятие «Джи-Эм-Узбекистан». Доля американцев в альянсе – 25%, узбекского концерна «Узавтосаноат» – 75%. Дела СП сразу пошли в гору. В том же 2008-м удалось запустить в серию рестайлинговую «Дэу-Нексия» (готова она была еще в начале 2000-х). Узбекский завод сохранил право на бренд «Дэу», хотя автомобили, которые выпускались для внутреннего рынка страны, уже получили шильдик «Шевроле».

А в ноябре 2011-го открыли завод двигателей в Ташкенте. Это не только наиболее современное, но и крупнейшее моторное производство в Центральной Азии: его мощность – 225 тыс. двигателей в год. В Ташкенте планируют собирать современные двигатели семейства ЭКОТЕК объемом 1,2 и 1,5 л для «Шевроле-Спарк» и «Кобальт». Да-да, новый мировой автомобиль, который «Джи-Эм» намерен продавать в России и других странах СНГ, тоже будут выпускать в Узбекистане.

СОБИРАЕМ МАРКИ

Прошлый год стал самым продуктивным для узбекского СП за все 20 лет его существования. Вывести автозавод в Асаке на проектную мощность – 250 тыс. машин в год – пока не удалось, но до заветной планки остался один шаг. В 2011 году предприятие увеличило выпуск еще на 2% – до 222 тысяч.

Сейчас в Асаке выпускают автомобили под марками «Шевроле» и «Дэу» (для разных рынков). По полному циклу здесь собирают пять моделей: «Нексию» (в прошлом году выпустили 86,2 тыс.), «Матиз» (55,8 тыс.), «Дамас» (20,8 тыс.), «Спарк» (30 тыс.) и «Лачетти» (23,9 тыс.). Первые четыре

Оборудование вполне современное, но уровень автоматизации невелик. Да это и не нужно, ведь завод выполняет социальную функцию – снижается уровень безработицы в области.

Требования к качеству собранных автомобилей – на мировом уровне. Это подтверждают многочисленные международные сертификаты.

Рабочие на заводе получают не очень большую (по мировым меркам), но стабильную зарплату. Поэтому желающих устроиться сюда хоть отбавляй.

На улицах Ташкента и других городов страны преобладают «нашемарки».

«Шевроле-Кобальт» начнут серийно выпускать в Асаке еще в нынешнем году, он постепенно вытеснит с конвейера «Нексию».

локализованы на 55–70%, и это дает право ввозить их беспошлинно в Россию и другие страны СНГ. «Лачетти» локализовали пока на 30%; она выпускается только для внутреннего рынка. Еще собирают небольшими партиями «Шевроле-Эпика» и «Каптива» (в прошлом году – 4,4 тыс.) – в основном по заказам местных госструктур.

МОСКВА – ТАШКЕНТ

В международном экономическом сообществе у Узбекистана очень плохая репутация: в мировом рейтинге Всемирного банка страна занимает 166-е место (среди 183 стран) по удобству ведения бизнеса, причем ситуация только ухудшается. По условиям ведения международной торговли страна вообще скатилась на последнее место. В последнее время узбекские власти испортили отношения и с крупными российскими партнерами.

По некоторым сведениям, в Минпромторге этой осенью готовят ответные меры Узбекистану: они могут повлиять на поставки автомобилей из Асаки. Уже сейчас российские правительственные эксперты рекомендуют нашим компаниям при заключении контрактов с государственными компаниями Узбекистана брать стопроцентную предоплату за поставленный товар – во избежание коммерческих рисков. ЗР

На правах рекламы

Доверяю качеству LUZAR

"Ежедневная эксплуатация автомобилей в режиме «такси» научила меня уважать качество и надежность. Мои требования к радиаторам – простота установки, поддержание стабильной температуры и долгий ресурс – полностью выполняются радиаторами LUZAR.

Я убедился в высоком уровне потребительских и технических свойств радиаторов LUZAR и считаю Компанию LUZAR непререкаемым авторитетом в своей области"

Олег Панков (водитель такси)

Эксплуатационный пробег

более 125 000 км

Компания LUZAR – российский лидер по производству автомобильных радиаторов.

ВАЗ | ГАЗ | УАЗ | ЗИЛ

Daewoo | ZAZ | Chevrolet | Kia | Hyundai | Renault | Ford

www.luzar.ru

LUZAR

ДОРОЖЕ, ЧЕМ В АМЕРИКЕ

Что будет с российскими ценами на бензин и когда мы все дружно перейдем на альтернативные виды топлива? Об этом в беседе с Игорем Моржаретто рассуждает председатель Комитета по энергетике Госдумы РФ **Иван Грачев**.

– Мировые цены на нефть снижаются который месяц подряд, однако на этом фоне стоимость топлива на АЗС медленно, но все же растет. Выходит, мы живем по своим экономическим законам?

– Я думаю, объяснение надо искать в том, что рубль накрепко привязан к нефти. В этом плане мы стали абсолютно зависимой страной. И бюджет у нас каждый раз корректируется в соответствии с динамикой мировых цен на нефть. Ведь что происходит: если цены, допустим, на лондонской бирже падают, то одновременно рубль по отношению к доллару становится дешевле примерно на столько же процентов. Давали, скажем, 30 рублей за доллар, а теперь – 33 рубля. Одновременно меняется и рублевая цена бензина. Добавьте еще инфляцию – процентов шесть в год. Все очень просто объясняется. Это нормально в рамках экономических законов для сырьевой страны. Но ничего хорошего тут нет; плохо, что все хозяйство привязано к нефти, цены на которую очень неустойчивы. Шутка сказать, прогнозы стоимости барреля к концу года расходятся от 60 до 150 долларов! Можно ли строить на подобных данных развитие огромной страны?

– А как вообще будет меняться цена на топливо – продолжит расти? До какого предела?

– Я уверен, что стоимость углеводородов будет только увеличиваться. Есть старая истина, которую никто не смог опровергнуть: благосостояние поднимается пропорционально потреблению энергоресурсов. То есть чем богаче население, тем больше оно потребляет энергии – нефти, газа, электричества... Углеводороды исчерпаемы, адекватной замены им никто не нашел. Пока. Спрос на энергию растет, дешевые источники заканчиваются. Так что цены на них продолжат расти и стоимость топлива для автомобилей тоже. Это мировая тенденция. Хотя колебания возможны. Особенно когда начнется следующая волна глобального кризиса.

– Может ли власть влиять на процессы ценообразования?

– Конечно. Но мой прогноз – развитие страны пойдет, как и прежде, по инерционному сценарию; если власть и станет вмешиваться в ценообразование, то только от случая к случаю, в «ручном режиме». Хотя мы добываем значительно больше, чем нужно для внутреннего потребления. Регулировать цены топлива в долгосрочной перспективе реально. Скажем, зафиксировать, что в ближайшие десять лет литр бензина должен стоить один доллар, и держать это соотношение с помощью налогов и таможенных пошлин на экспорт нефтепродуктов, – разработать для этого специальную формулу.

То же самое сделать для электроэнергии. А то получается, что цены на бензин и электричество у нас уже выше, чем в США. Кстати, в Америке, где самый либеральный рынок, цены на электроэнергию фиксируются на 10–20 лет. Так что регулирование цен на основе долгосрочных договоров между государством и компаниями не только возможно, но и целесообразно. И никаких отклонений от рыночных принципов тут нет.

– Недавно глава думского комитета по транспорту заявил, что хотел бы повысить акцизы в топливе с нынешних трех до семи-восьми рублей за литр. Эти деньги позволят, наконец, отремонтировать все российские дороги и построить новые. Вы с ним согласны?

– Я категорически против! Нельзя сегодня повышать налоги и акцизы. Могу привести пример из области энергетики. Коммунальщики все время жалуются, что им не хватает денег на ремонт и содержание теплосетей и под этим предлогом повышают платежи. Но если разобраться, то выяснится, что на генерацию тепла у нас используется вдвое больше энергии, чем в Европе. Почему? Латать старые коммуникации вдвое дороже, чем уложить новые. При этом надо держать постоянно бригады ремонтников, которые умеют только откапывать и закапывать трубы. Если поставить в квартирах современные окна, тут же сразу сокращаются потери тепла. И так далее, по всей цепочке... А если еще разобраться со всеми ненужными посредниками, управляющими компаниями, с коррупцией в этой сфере, наконец... Получается, что совсем незачем повышать тарифы, – надо их зафиксировать и разобраться, как и на что тратятся деньги. То же самое с дорогами: куда уходят средства? Мы все время слышим: у нас стоимость строительства дорог самая высокая в мире. Но почему при этом дороги разваливаются после года эксплуатации?

– В мире активно развивается альтернативная энергетика: появляется все больше машин с гибридной силовой установкой, электроприводом. Но чтобы это направление активно развивалось у нас, нужны льготы производителям, исследователям, покупателям. Как вы считаете, нельзя ли для начала хотя бы снизить таможенные пошлины на ввоз электромобилей, например?

– Наш комитет уже сделал первые шаги в этом направлении, когда мы принимали закон 261-ФЗ «Об энергоэффективности». Там есть раздел, где мы описываем, какие технологии признаем энергоэффективными и в каком случае можно получать федеральные и региональные преференции и субсидии. К их числу относятся и автомобили, работающие на электричестве, природном газе. На основании этого закона правительство может принимать конкретные решения. Для России это важно, так как у нас самые большие в мире запасы природного газа и по выработке электроэнергии мы в числе первых. С помощью налогов и пошлин можно стимулировать развитие такой техники.

Надо делать так, как в Европе: вводить налоговые льготы для тех, кто строит электрозаправки, налоговые вычеты для граждан и организаций, которые покупают электромобили... Однако в России очень сложный законодательный процесс – от принятия закона до непосредственного постановления правительства и приказа Минфина. Но движение в этом направлении уже началось.

* Акция проводится с 01.10.2012 по 31.12.2012 г. и действительна по риску «Ущерб» для новых договоров, заключенных в данный период времени на легковые ТС.
Условия акции распространяются на автомобили не старше 3-х лет на дату страхования.
Акция не распространяется на ДТП с 3-мя и более участниками, а также на страховые события, в которых причинен вред жизни и здоровью.
Обязательные условия действия акции: звонок в страховую компанию с места события, автомобиль с места события способен самостоятельно передвигаться, повреждения сопряженных кузовных деталей автомобиля получены в рамках одного страхового события, корректно заполнен Европротокол в случае ДТП с 2-мя участниками.
Более подробно об условиях данной акции вы можете узнать в офисах компании ОАО СК «Альянс».

Внимание, условия акции не освобождают Клиента от обязанностей соблюдения Правил дорожного движения.

Реклама. ОАО СК «Альянс». Лицензия ФСФР С № 0290 77

МЕСТО НА СВАЛКЕ

Никогда еще важные экономические законы не принимали в России так быстро и так некрасиво, как это случилось с утилизационным сбором, считает **Игорь Моржаретто**.

Поправки к закону «Об отходах производства и потребления» и Бюджетному кодексу РФ, которые ввели понятие «утилизационный сбор», были приняты в рекордно короткие сроки: от момента одобрения проекта в профильном комитете до подписания его президентом прошло меньше месяца! В эти две недели уложились и три слушания в Думе, и даже утверждение в Совете Федерации.

За предыдущие 10 лет депутаты 19 раз предлагали внести разные поправки в этот закон, и 18 раз большинством голосов их отклоняли... В этот раз – прошли без сучка без задоринки. Как было написано в пояснительной записке к проекту, он «устанавливает правовые основы для развития в России системы утилизации... автотранспортных средств». Кто бы спорил, избавляться от старья стране необходимо. Автопарк в России немолодой: в 2013 году потребуется утилизировать около 1,5 млн. автомобилей, в 2015-м – более 2 млн. и дальше в таком же темпе. Сборы на эти цели взимают во многих странах мира. Появление подобных у нас обоснованно; правда, надо строить практически с нуля новую отрасль промышленности.

На сайте Минпромторга 20 июля вывесили проект постановления правительства «Об утилизационном сборе», которое должно было вступить в силу с 1 сентября. Но в конце августа вдруг выяснилось, что с предложенными ставками не согласны Минтранс, Минфин и другие. Ставки чуть-чуть подкорректировали, и премьер-министр подписал постановление 30 августа.

Некрасиво для государственной машины. У автобизнеса, как это ни странно звучит, экономика плановая, – а как спланировать работу, если нет расценок? Вот сейчас все лихорадочно пустились в перерасчеты и перестройку логистики.

В постановлении нет ни одного слова о том, на что пойдут собранные средства. Ни об экологии, ни о создании отрасли по переработке утиля. Хотя речь идет о гигантских суммах: по расчетам, сборы могут составить до 120 млрд. рублей ежегодно.

В Голландии утилизационный сбор для легковых авто – 45 евро, в Германии – до 100 евро, в Японии – 90–170 евро (с учетом класса машины). Это реальная сумма, необходимая для утилизации. В Москве сегодня утилизация одной машины обходится в 3 тыс. рублей плюс доставка до пункта сбора. Однако постановление правительства устанавливает совсем иные цены для отслуживших свое легковых автомобилей: от 17 тыс. до 110 тыс. рублей. Откуда такие цифры?

Депутат Вячеслав Лысаков считает: «Утилизационный сбор – не более чем барьер на пути иномарок в Россию, в первую очередь подержанных... При этом я не вижу, чтобы действительно создавалась утилизационная инфраструктура. Деньги со сбора просто пойдут в бюджет, перемешаются там с остальными средствами – и на этом всё». Мы согласны с его мнением: это иная форма таможенного барьера, а экология – лишь неуклюжее прикрытие.

РАЗМЕРЫ УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА ПРИ ВВОЗЕ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИЮ
(базовая ставка – 20 тыс. руб.)

Автомобили	Новые транспортные средства, коэффициент	Транспортные средства, с момента выпуска которых прошло более 3 лет (на дату уплаты утилизационного сбора), коэффициент
Легковые, для перевозки не более 8 пассажиров, полной массой до 3,5 т: сэл ектродвигателем	0,86	5,3
с двигателем рабочим объемом: не более 1000 см³	0,86	5,3
от 1000 до 2000 см³	1,34	8,26
от 2000 до 3000 см³	2,66	16,12
от 3000 до 3500 см³	3,47	28,50
более 3500 см³	5,50	35,01
При ввозе физическими лицами для личного пользования	0,1	0,15

Что же, попробуем подсчитать, насколько изменится цена на новые и подержанные автомобили с сентября. Те, что произведены в РФ, от сбора освободят: заводы возьмут на себя обязательство обеспечить «безопасную утилизацию автомобилей после утраты потребительских свойств». Не распространяется сбор и на те машины, что были ввезены в Россию до сентября.

Но с конца августа, в связи со вступлением в ВТО, снижены заградительные пошлины на ввоз иномарок юридическими лицами – с 30 до 25%. Как раз взамен их вводятся утилизационные сборы.

За новую машину на таможне физлицо заплатит утилизационный сбор 2 тыс., за подержанный – 3 тыс. рублей (высокие пошлины сохраняются в прежнем размере). А вот если иномарки ввозит компания, расчет будет совсем иным. Взять, к примеру, 2-литровую «Мазду-3». Сокращение пошлины на 5% снизит цену примерно на 20 тыс., но за ее будущую утилизацию возьмут 27 тыс. рублей. Выходит, «трешка» может подорожать тысяч на семь. Поздравляю почитателей этой модели.

С мощными авто дело совсем худо. Цена «Лексуса-RX 350» может вырасти на 35 тыс. рублей. Если же какая-то безумная компания решит ввезти в страну трехлетний RX 350, она должна будет уплатить в качестве утилизационного сбора 570 тысяч!

Я не против защиты национальной промышленности. Возможно, так и надо поступать, но давайте тогда называть вещи своими именами. Ведь последнему владельцу авто, сдавшему его на свалку, должны выдать деньги, как когда-то залог за бутылку пива. Или же принять в переработку бесплатно. Вот это утилизация, а сейчас – обычный налог. Мудрые у нас чиновники... ЗР

Мировая премьера – «Газель» второго поколения. Первые «некcты» будут с грузовой платформой. В этом секторе коммерческих машин доля ГАЗа наивысшая – 85%.

ОПЕРАЦИЯ ПОД ПРИКРЫТИЕМ

Одна из громких премьер московского автосалона – «Газель-Некст». **Вячеслав Субботин** не только придирчиво оглядел ее со всех сторон, но и первый среди журналистов сумел протестировать ее на дороге.

Отправляясь в Нижний, почти не сомневался: машина с пятнами и заклеенным оленем на решетке – не иначе как перелицованный «Мерседес-Бенц», «Фольксваген» или на худой конец привычная «Газель» с кабиной от признанных лидеров. Но как только уткнулся носом в машину и заглянул в углы конструкции, устыдился своего недоверия к конструкторам. Передо мной стоял действительно новый, именно газовский аппарат.

Чем блещет будущий бестселлер российского рынка коммерческих машин – дизайном, мотором, подвеской, вариантами кузовов? Верно, но прежде всего рабочим местом водителя! Концепцию нового авто начали создавать именно с пожеланий трудящихся. Им, как и всем, важен комфорт, простор, чуткая, неутомительная управляемость, бодрая динамика груженого авто и «роскошный трон».

ЖИЗНЕННОЕ ПРОСТРАНСТВО

Заказали кресло водителя, как теперь принято на ГАЗе, у производителя с мировым именем. Немецкая компания ISRI, что выпускает изделия и для «Мерседеса», приготовила хорошо спрофилированное эргономичное сиденье со всеми регулировками, подлокотником и поясничным упором. Плюсом к нему регулировка руля по наклону и вылету. Еще отсадили водителя подальше от двери, подняли крышу, увеличили площадь остекления, заметно улучшив обзор. Поудобнее расположили тело водителя на кресле и спинке. Теперь все это не хуже, чем в привычных легковушках.

Кабину построили побольше: ось передних колес вместе с арками уехала вперед на целых 240 мм. Раздалась кабина и вширь (особенно вверху), и ввысь. Теперь во фронтальной проекции кабина прямоугольная. Всё как у людей. Вот откуда столько простора у обитателей нового авто.

Вертикальные стенки кабины не только добавили жизненного пространства, но и дали возможность строить максимально вместительные фургоны и будки-надстройки. Площадка кузова спроектирована так, что в нее ловко войдут в один ряд шесть европалет. В высоту – столько же.

В торпедо «Некста» есть все, что необходимо современному авто. В щитке приборов (тоже от ведущего производителя «Вистеон») бортовой компьютер, показывающий не только мгновенный или путевой расход топлива, температуру за бортом, но и коды ошибок системы управления

Сиденье в меру жесткое и комфортное, с отличной эргономикой. Регулировки по всем направлениям. Посадка изменена – легковая, такую оценит даже рядовой автомобилист.

Панель легкая, прочная, с кучей удобных емкостей. Наше изобретение – две ниши под полуторалитровые бутылки. Две подушки безопасности и преднатяжители ремней.

мотором. Мультимедиа, как и положено, в формате 2DIN, со всеми функциями: сенсорный экран, «блютус», «хэндс фри», навигация с GPS («Навител», «Айго») и даже с неладной пока ГЛОНАСС. Управление «музыкой» на руле, как и круиз-контроль.

Подушки безопасности для пассажиров и водителя, преднатяжители ремня проектировали и будут поставлять парни из компании «Токато». Те самые, кто настраивает и отправляет подобные системы БМВ и «Ауди». Отопление, вентиляцию, кондиционер рисовали и вписывали в конструкцию специалисты «Делфай» – признанные мастера в этом деле.

Чтобы никто не сомневался, что машину строили для наших водителей, в углах торпедо сделали удобные ниши для полуторалитровых бутылок. Я уже не говорю про новые шумоизоляцию,

Щиток приборов многофункциональный, в центре – экран бортового компьютера. На нем вся необходимая информация: расход топлива, температура, оставшийся путь, предупреждение об открытых дверях и т. п.

Мультимедиа со всеми современными функциями: сенсорный экран, навигатор, «блютус», телевизор, USB-вход, читает все возможные форматы файлов и т. п. Словом, маленький компьютер.

На правах рекламы

КАК БЫ НИ БЫЛО ТРУДНО, SHELL RIMULA ЗАЩИЩАЕТ.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ГАЗ-27527 «Газель-Next»*

Размеры: длина×ширина×высота, мм	5630×2070×2140
Колесная база, мм	3145
Колея спереди/сзади, мм	1750/1560
Радиус поворота, м	5,6
Снаряженная/полная масса, кг	2100/3500
Максимальная скорость, км/ч	130
Топливо/запас топлива, л	ДТ/60
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	10,5/8,5/9,0
Дорожный просвет, мм	170
Количество мест	3

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, «Камминс-ISF» (Евро-3); Р4, 16 клапанов, 2781 см³; диаметр×ход поршня – 94×100 мм; степень сжатия – 16,5:1; 88,3 кВт/120 л.с. при 3200 об/мин; 297 Н·м при 1600–2700 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; М5; ведущий мост неразрезной, типа «Спайсер».

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимая, параллелограммная с четырьмя поперечными рычагами/зависимая, на полуэллиптических рессорах; тормоза – дисковые/барабанные; ABS, EBD; шины – 225/75R16.

ЦЕНА: примерно 700 000 руб.

**Характеристики приведены для образца, представленного на фото: однорядная кабина и кузов.*

Кузовок на «Нексте» тоже весь из современных и надежных материалов. Настил – из импортной транспортной фанеры, у алюминиевых панелей специальный защитный слой, и даже замочки бортов со стойками – от самого лучшего мирового поставщика.

Механизм привода стеклоочистителей с иной схемой и кинематикой. Видите усилитель-растяжку между осями? Теперь щетки будут работать быстро и без дробления.

Порог в автомобиле стал ниже, забираться легче. В нем появилась удобная ниша для хранения инструмента.

уплотнители дверей, замки, дополнительные емкости под заниженным порожком кабины – роман выйдет. Но непременно остановлюсь на моторе, шасси, механизмах управления. Именно эти изменения выводят машину на самый высокий уровень.

НАРУЖНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ

Передняя подвеска «Газели-Некст» независимая! Выполнена по всем канонам современных автомобилей – скоростных, с хорошей управляемостью и отменной плавностью хода. Я поинтересовался: «Тоже иностранный инженер поработал?» «Отчего же, – ответили. – Свои спецы имеются – те, кто работал над вариантами независимых подвесок «Волги». Иностранцев мы приглашали лишь для доводки конкретных узлов». С такой подвеской органично сочетается реечный рулевой механизм марки ZF. Теперь реакция на руле станет четкой, быстрой и понятной, ведь из механизма ушел миллион шарниров.

Возросла скорость машины, динамика, потому в тормозах поставили вентилируемые диски большего диаметра и, конечно, более мощные механизмы корейской фирмы «Мандо». Разумеется, смонтированы блоки систем динамической стабилизации и антиблокировочной («Бош») новейшего, девятого поколения – как на «Мерседесе» или «Форде». Как утверждают испытатели, тормозной путь «Некста» с 80 км/ч сократился на 2,3 м, достигнув лучшего показателя среди коммерческих машин, представленных на рынке.

Наконец, в ступичный узел вжили изделие от «Шеффлер груп» с нерегулируемым подшипником и гарантированно большим пробегом. Можно было бы поставить вообще неразборный узел, как нынче принято. Но посчитали, что будет проще и дешевле менять только один изношенный подшипник.

Силовой агрегат пока единственный: самый современный 120-сильный турбодизель «Камминс», своя коробка передач с усиленными валами, шестеренками, импортными сальниками и трехконусными синхронизаторами на всех передачах. Сцепление – «Закс», как и амортизаторы, более мощные и расположенные в иной кинематической схеме.

ПАРТИЗАНСКАЯ ВЫЛАЗКА

Не буду рассказывать подробности, дабы не выдавать своих друзей-испытателей, но я заполучил на короткий тест вожделенный

Дверь открывается почти на 90° и фиксируется в двух положениях. Даже петли дверей – от лучшего иностранного изготовителя (EDCHA). Импортные электростеклоподъемники (Brose) в базе, есть место под типовые 13-дюймовые мощные динамики.

18-местный автобус на базе «Некста» удобнее привычных маршруток – «Спринтера» и «Транзита». Пассажирам просторно, и водитель не стеснен. Ресурс же должен быть не меньше, чем у иностранных «коллег».

«Газель» второго поколения проектировали сразу с расчетом на возможную линейку машин. Первые из этого ряда – «Соболь-Некст» и автобус. О дизайне «Соболя» можно спорить, но по функционалу хорош: большой, просторный, удобный. Длиннее прежнего на 250 мм.

автомобиль. Да, это машина из доводочной партии, однако почти все узлы на ней серийные. Поэтому, покрутившись по улочкам, получил почти стопроцентное представление о будущем автомобиле.

Широкая, но не тяжелая дверь сочно хлопает в проеме, и я с удовольствием плюхаюсь в кресло новой «Газели». Сколько же здесь свободы! До крыши рукой надо еще дотянуться. А каков обзор! Двигаю назад сиденье – да тут спокойно усядется и дядя в два метра ростом, не то что я, метр семьдесят.

Нажимаю кнопку, и огромное окно почти мгновенно тонет в проеме. Пускаю мотор, включаю кондей: вибрации едва ощутимы. Гасят их не только новые обшивки и шумоизоляция, но и грамотно спроектированные «Ависом» опоры силового агрегата.

На правах рекламы

Пересчет цен в Вашу пользу

Специальные цены на запасные части для грузовых автомобилей

В условиях жесткой конкуренции и повышенного внимания к финансовым затратам не только гарантированное качество, но и привлекательные ценовые предложения становятся важнейшим аргументом в пользу оригинальных запасных частей «Мерседес-Бенц».

Выгода до 51% на:

- Аккумуляторные батареи
- Комплекты фильтров двигателя
- Тормозные диски и колодки
- Комплекты осушителей тормозной системы
- Комплекты сцепления

Комплект тормозных колодок
Axor, Actros
A0064201120

Старая цена – 11 705 руб.
Новая цена – 7 350 руб.

Mercedes-Benz Rus SAO
A1442068

Приобретая запасные части на территории РФ, Вы можете быть уверены в их подлинности только при наличии защитной этикетки на упаковке.

Цены указаны в рублях с учетом всех налогов и действительны до 31.12.2013.
Подробную информацию об ассортименте и ценах уточняйте в ЗАО «Мерседес-Бенц РУС» и авторизованных технических центрах «Мерседес-Бенц».

www.mercedes-benz.ru

Mercedes-Benz

База удлинилась на 240 мм (если считать от стенки кабины). Для водителя внутри раздолье. Ход у машины – как у легковой: хорошо настроена независимая передняя подвеска. Детали кабины оцинкованы, крылья пластиковые. Красить «Некст» будут на линии «Айзенманн» – там же, где пойдут кузова «Мерседес-Бенца».

Я тестировал автомобиль из установочной партии. Из недостатков отмечу лишь чересчур усердную помощь усилителя руля. Испытатели продолжают калибровать усилитель, чтобы к началу продаж все было как надо.

Независимая подвеска – самое серьезное изменение в конструкции «Газели» и предмет гордости заводчан. Тормоза с раздавшимися дисками и большими скобами и колодками большей площади. ABS последнего поколения, от «Бош». Рулевой механизм ZF, реечный.

Кажется, что «Некст» заметно шире своего предшественника. Такое ощущение создают вертикальные стенки кабины (а в будущем и фургона). На самом деле авто раздалось всего на 40 мм. Правда, заметно прибавило в высоту. Широкая и объемная решетка радиатора придала автомобилю мужественный вид. Одновременно хороший дизайнерский ход позволил разнести радиаторы мотора и интеркулера. Каждому достался свой набегающий поток.

КОЗЫРНЫЕ КАРТЫ «ГАЗЕЛИ-НЕКСТ»: НЕЗАВИСИМАЯ МОЩНАЯ ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА, ОБЕСПЕЧИВАЮЩАЯ ХОРОШИЕ ХОД И УПРАВЛЯЕМОСТЬ, ОГРОМНАЯ КОМФОРТНАЯ КАБИНА С ВЕРТИКАЛЬНЫМИ СТЕНКАМИ ПОД БУДУЩИЙ ТАКОЙ ЖЕ ФУРГОН, ТЯГОВИТЫЙ И ЭКОНОМИЧНЫЙ ТУРБОДИЗЕЛЬ, НАДЕЖНЫЕ ИМПОРТНЫЕ КОМПОНЕНТЫ ПОЧТИ ВО ВСЕХ УЗЛАХ, ВЫСОКИЙ РЕСУРС, БОЛЬШОЙ МЕЖСЕРВИСНЫЙ ПРОБЕГ (20 ТЫС. КМ) И НИЗКАЯ ЦЕНА.

Плавно трогаюсь. Руль кручу до упора – нужно развернуться. Количество оборотов баранки уменьшилось, а радиус поворота почти не изменился, и это при возросшей базе. Здорово! «Некст», как и прежняя «Газель», может крутиться на пятачке.

Быстро разгоняю пустой аппарат до 120 км/ч, критичных, по моим наблюдениям, для комфортной езды на «Газели». Отпускаю руль: машина летит по шоссе, не шелохнувшись. Пытаюсь раскачивать грузовик: он быстро реагирует на руль, немного кренится, не пугающе переваливается на синусоиде и довольно четко встает на курс.

Выжимаю педаль в пол и разгоняюсь до 145! Ощущение высокой скорости рождают неназойливый аэродинамический шум и приятный посвист напрягшейся турбины. Машина идет по-прежнему ровно, ловко отрабатывая неровности на трещинах и стыках асфальта. Задок тоже не скачет – значит, хорошо работают длинноходные амортизаторы. Для рамной конструкции заводскую настройку подвески по управляемости считаю добротной.

Это подтвердил и короткий бросок по булыге: «Некст» подскакивал, раскачивался, но с выбранного курса не сходил. Хотя требовалась легкая корректировка рулем – видно, слишком высока была скорость. Ни один владелец в здравом уме так не помчит по неровной дороге.

Могу предположить, что с грузом аппарат не будет столь резвым, но динамика останется на уровне. «Полочная» характеристика момента – добрый аргумент в пользу моих измышлений.

ДОЛГО ЛИ ЖДАТЬ?

Полагаю, не больше полугода: еще в этом году машины из установочной партии отправят «лояльным клиентам», то есть настоящим газелистам, кто по опыту способен оценить и выявить недостатки в реальной работе. А в марте-апреле предстоит увидеть первые товарные автомобили.

Цена? Разумеется, выше, чем у «Газели», но ниже, чем у ближайших конкурентов. Первыми на дорогах появятся машины бортовые или со спецнадстройками, вслед побегут авто со сдвоенной кабиной, далее – фургоны, комби и автобусы.

Чтобы проверить полученную информацию, исполнил еще один шпионский трюк. Напросился на конвейер: дескать, страсть как хочу посмотреть, как идет подготовка к выпуску коммерческих «мерседесов». Оказалось, полным ходом и по высшему разряду. Но больше глазел по сторонам и видел, как рядом с конвейером, где собирают «Газель-Бизнес», кое-где стоят и рамы с независимой подвеской. А в сторонке – широкие квадратные кабины. Судя по всему, на линии вовсю отрабатывают сборку «Некста», а значит, обещания исполнят в срок. И вовремя: со вступлением в ВТО предложений от конкурентов прибавится. ЗР

ISUZU

БАНЗАЙ ISUZU!!!

Для будущих обладателей **ISUZU** – выгодный лизинг!

Банзай – это восторженный крик лидера, который с новыми силами врывается на российский рынок.

Настоящее японское качество, большой ресурс, выгодный лизинг автомобилей **ISUZU** – ваш бизнес разделит с нами наш восторг!

Официальные дилеры ISUZU серии N (продажа и сервис) **www.isuzu.ru**

Москва: ООО «Авто-М» (495)598-57-00; ООО «Компания Автофургон» (495)974-72-20; ООО «АКС-Холдинг» (495)258-25-29; ООО «Блок АвтоСтарт» 8-800-200-23-51 (бесплатно по России); ООО «ДМ Исудзу» (495)967-34-24; ООО «КамТракСервис» (495)540-52-50; ООО «Евразия Моторс» (495)721-96-48; ООО «РАЛЛИ СЕРВИС ПЛЮС» (495)221-12-99; ООО Группа Компаний «РУСАВТОЦЕНТР» (495) 435-31-03; ОАО «Интертрансэкспедиция» (499)357-11-11; **Санкт-Петербург:** ООО «АВТОГРАФ» (812)327-00-00; ООО «ГРУЗОМОБИЛЬ ПИТЕР» 8-800-700-05-00 (бесплатно по России); ООО «Торговый Дом СОЛЛЕРС СПб» (812)313-0-313; ООО «Леон КомТранс» (812) 777-45-05; **Рязань:** ООО «АвтоМет» (4912)92-34-55; **Липецк:** ЗАО «Агроремпаш» (4742)358-222; **Воронеж:** ООО «ЛАБОРАТОРИЯ ОХРАННЫХ СИСТЕМ» (4732)79-75-35; **Краснодар:** ЗАО «Кубаньгрузсервис» (861)234-03-36; **Ставрополь** ИП Хорталь Виталий Николаевич (865)229-82-82, 229-82-83; **Нижний Новгород:** ООО «ТД СОЛЛЕРС НН» (831)246 77 77; ООО «Торговый Дом «АГАТ» (831)279-88-07; ООО «Чайка-НН» (831) 22-99-700; **Уфа:** ООО «ВостокКомТранс» (347)246-07-70; **Казань:** ООО «Дилфо-Ком» (843) 239-36-85; **Пермь:** ООО «ПермАвтоТрак» (342)294-29-89; **Самара:** ООО «Ракита Мастер» (846)373-8-737; **Тольятти:** ООО «СамараТрансСервис» (8482) 61-00-85; **Сургут:** ООО ПКФ «Новатех» (3462)23-66-66; **Магнитогорск:** ООО «Авто К» (3519) 31-48-86; **Екатеринбург:** ООО «Автомобильный центр на Маневровой» (343)27-000-85; **Березовский:** ООО «Исузу-Урал» (343)344-21-00; **Челябинск:** ООО ТД «СТО Молния» (351)262-69-85; **Иркутск:** ООО «Арлан-Сибирь» (3952)30-17-15; **Омск:** ООО «ИнтерАвто» (3812)79-55-12; **Красноярск:** ООО «Камион» (391)273-70-66; **Новосибирск:** ООО СТЦ МАН (383)325-35-07; **Барнаул:** ООО «Триал» (3852)36-09-05; **Набережные Челны:** ООО Торговый Дом «ДТА-Центр» (8552) 39-53-53; **Владивосток:** ООО «Восток-УАЗ» (423) 234-68-98, 234-69-07; **Хабаровск:** ООО «Строительно-дорожные машины» (4212) 59-06-22.

Реклама

АМЕРИКЭН БОЙ

«Фольксваген» воплотил в жизнь извечную российскую мечту, создав европейский пикап с американскими размерами, экономичным 2-литровым дизелем и автоматом. Максим Приходько проверил машину в деле. Фото автора.

В России «Амарок» продается уже два с половиной года (см. ЗР, 2012, № 6). За это время грузовик сумел занять свою нишу в классе коммерческих авто, для управления которыми нет нужды открывать категорию С, что очень важно для потенциальных покупателей такого вида транспорта. Однако до последнего момента пикап предлагали с массой дополнительных опций, кроме важнейшей – автоматической коробки. Какая радость от вместительной грузовой платформы или заднего моста на пятилистовых рессорах, если раскочегаривать этого пижона приходилось вручную, на манер «газона» времен освоения целины?

Автомат машина получила непростой. Конструктивно это традиционная гидромеханика фирмы ZF, а изюминка – в количестве передач: их восемь! Первая ступень – своеобразный аналог «понижайки». Она пригодится в тяжелых условиях, что проверено горными дорогами вокруг Сочи.

Благодаря крутящему моменту в 420 Н·м машина теперь готова буксировать прицеп до 3 т. Самая высшая передача позволяет двигаться по дороге с наибольшей экономией для кошелька. Естественно, автомат можно переключать и вручную, – на приборной панели будут отображаться ступени, которые вы выбираете самостоятельно. Кстати, если при смене передач клиент задумается, перекрутить мотор не удастся – вмешается электроника. Очевидно, с таким пикапом справится и девушка. Благо он охотно отзывается на все внятные команды старшего по экипажу, мягко пресекая вольнодумство.

Однако не всё так безоблачно: новый автомат сочетается только с 2-литровым 180-сильным дизелем, двойной кабиной и постоянным полным приводом. Подсластить пилюлю призвана автоматическая система «старт-стоп»: в пробках мотор сам глохнет, дабы сэкономить топливо. Заводится пикап легким нажатием на педаль газа. Неискушенных водителей этот девайс вначале вводит в ступор, потом в эйфорию.

Небольшой анонс: тех, кто планирует купить такое авто в следующем году, ждет еще одна суперопция от производителя – камера заднего вида. Я бы до нее потерпел: полезная штука при габаритах европейского «американца». ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Volkswagen Amarok

Размеры: длина×ширина×высота, мм	5254×1954×1834
Колея спереди и сзади, мм	1648
Колесная база, мм	3095
Снаряженная/полная масса, кг	2178/2820
Максимальная скорость, км/ч	179
Топливо/запас топлива, л	ДТ/80
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	9,7/7,6/7,9

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 2 л, 132 кВт/180 л.с. при 4000 об/мин, 420 Н·м при 1500–2000 об/мин.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: А8.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – на двойных поперечных рычагах/зависимая, на продольных рессорах; рулевое управление – реечное, с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 255/55R19.

ЦЕНА: от 1 512 900 руб.

Почти американский рамный пикап с европейской начинкой.

Фиксированные варианты исполнения.

- Двухдемпферный гидротрансформатор 8-ступенчатой коробки.
- У машины не только новая коробка массой всего 82 кг, но и новый селектор АКП. В аварийном режиме машина едет на шестой передаче.
- «Амарок» с автоматом и дизелем с двойным турбонаддувом, по уверениям производителя, потребляет топлива меньше, чем версия с механикой.

На правах рекламы

KAMAZ

РЕСТАЙЛИНГ

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

2 550 тыс. руб. STOP ЦЕНА*

Самосвал KAMAZ-6520

*Цена на все комплектации автомобилей KAMAZ-6520
Срок действия акции с 15.09.2012 до 31.10.2012.
Спрашивайте у официальных дилеров

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

ДЛЯ ДЕРЕВНИ, ДЕДУШКЕ

Купить новый пикап российскому фермеру не под силу – новые экземпляры стоят под миллион рублей! Исключение – китайский «Грейт Уолл-Вингл 5» за 580 тысяч, который в ходе автопробега Пекин – Москва испытал **Алексей Кованов**.

Легкий коммерческий транспорт, к которому, безусловно, относится и немногочисленное семейство пикапов, уже давно отказался от бензиновых двигателей, перейдя на моторы с воспламенением от сжатия. Последними из бензиновых могикан на российском рынке остались пикап «УАЗ-Патриот» да вот этот китайский. Причем подходящий дизель для «китайца» существует – пусть скромный (95 л.с.), но крайне надежный 2,8-литровый «Исудзу». Однако в нашу страну такие машины не поставляют.

Да и бензиновый двигатель, что сегодня ставят на «винглы», тоже нельзя назвать современным: восемь клапанов, распределенный впрыск и 106 «лошадей» при объеме 2,2 л. С другой стороны, «Грейт Уолл» потребляет 92-й бензин, который дешевле солярки, а расход топлива не показался запредельным. Если не крутить двигатель до звона, пятиметровая махина съедает не больше 12 л на сотню. И это в городе!

Вообще, характер бензинового «Вингла» оказался совершенно дизельным. Даже при пуске мотора по кузову пробегают вибрации, характерные для моторов на «тяжелом» топливе. Другие признаки, включая уверенную тягу на низах и совсем не крутильный характер (после 4000 об/мин двигатель просто скисает), тоже присутствуют.

Но главный сюрприз – весьма шустрый разгон, которого никак не ожидаешь от тяжелой и маломощной машины. Нужно только держать 2000–3500 об/мин, благо передаточные числа подобраны удачно. Так что мотора китайскому грузовичку хватает.

А вот чего не хватает, так это плавности хода. Конечно, мы делали определенную скидку, учитывая, что это не семейная легковушка, а рабочая лошадка, но незагруженный «Вингл» трясет пассажиров немилосердно. И усмирить прыгучесть можно только одним способом – загрузив несколько сотен килограммов поклажи в кузов. Вот тогда «китаец» уверенно пролетает даже самые разбитые дороги (проверено на «лежачих полицейских»), а тряска и раскачка исчезают полностью.

Не будем забывать, что пикап марки «Грейт Уолл» – это не только коммерческая машина, но и полноценный внедорожник. А как еще назвать рамный автомобиль с подключаемым полным приводом и понижающим рядом в трансмиссии? Впрочем, по части проходимости «Вингл» имеет несколько неприятных особенностей. Передний мост и понижающую здесь включают кнопками. Отлично, но, чтобы электропривод задействовал трансмиссионный арсенал, нужно проехать метр-полтора – неловко, особенно когда уже успел забуксовать. Но хуже другое: если двигатель заглох, например, на крутом подъеме, то раздатка переключается в заднеприводный

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Great Wall Wingle 5

Размеры: длина×ширина×высота, мм	5060×1800×1730
Колесная база, мм	3050
Колея спереди/сзади, мм	1550/1525
Радиус поворота, м	6,5
Снаряженная/полная масса, кг	1780/2585
Максимальная скорость, км/ч	157
Топливо/запас топлива, л	А92/73
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,9/8,2/9,7
Дорожный просвет, мм	194
Количество мест	5

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 8 клапанов, 2,4 л, 78 кВт/106 л.с. при 4600 об/мин, 190 Н·м при 2400–2800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимая, торсионная/зависимая, на полуэллиптических рессорах; тормоза – дисковые/барабанные; ABS – опция; шины – 235/70R16.

Задний бампер одновременно служит подножкой, которая выдерживает даже мужчин крепкого телосложения.

режим. Сползешь вниз без повреждений – считай, повезло.

О грузовых возможностях – в телеграфном стиле. По паспорту, «Вингл» со своей рессорной задней подвеской способен принять 865 кг поклажи на обычную для среднеразмерных пикапов полутораметровую платформу. В базовой версии над платформой возвышается мощная хромированная дуга (к ней можно крепить длинномеры), а за доплату доступен пластиковый кунг – тогда машина становится не только универсальной, но и стильной.

Впрочем, понятие стиля для этого пикапа второстепенно. Да, снаружи пятый «Вингл» выглядит вполне пристойно, но интерьер огорчает простотой форм и фактурой недорогого пластика. Или для суровых будней российской деревни сойдет? Тем более что деревенский житель сможет позволить себе такое приобретение: «китаец» стоит ровно столько, сколько просят за ульяновский «Патриот». Но при цене 580 тысяч рублей «Грейт Уолл» располагает кондиционером, электроприводом передних стеклоподъемников и CD-магнитолой.

Для сравнения: «кондиционированный» пикап марки УАЗ стоит уже 595 тысяч, хотя топовая версия «Вингла» обойдется всего на 4 тысячи дороже и щеголяет антиблокировочной системой. Понятно, что россиян пугает китайское происхождение машины, хоть это и копия проверенного «японца» «Исудзу D-Макс». Где искать запчасти, где обслуживать машину? Представители «Грейт Уолл» успокаивают: продажей и обслуживанием автомобилей занимаются более 70 дилеров по всей стране, поставки запчастей отлажены. И все же уазовские пикапы пока продаются намного лучше. ЗР

Для описания интерьера больше всего подходит слово «утилитарный» – пластик простенький, доминирует серый цвет.

На правах рекламы

KAMAZ

РЕСТАЙЛИНГ

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

2 150 тыс. руб. STOP ЦЕНА*

Самосвал KAMAZ-65115

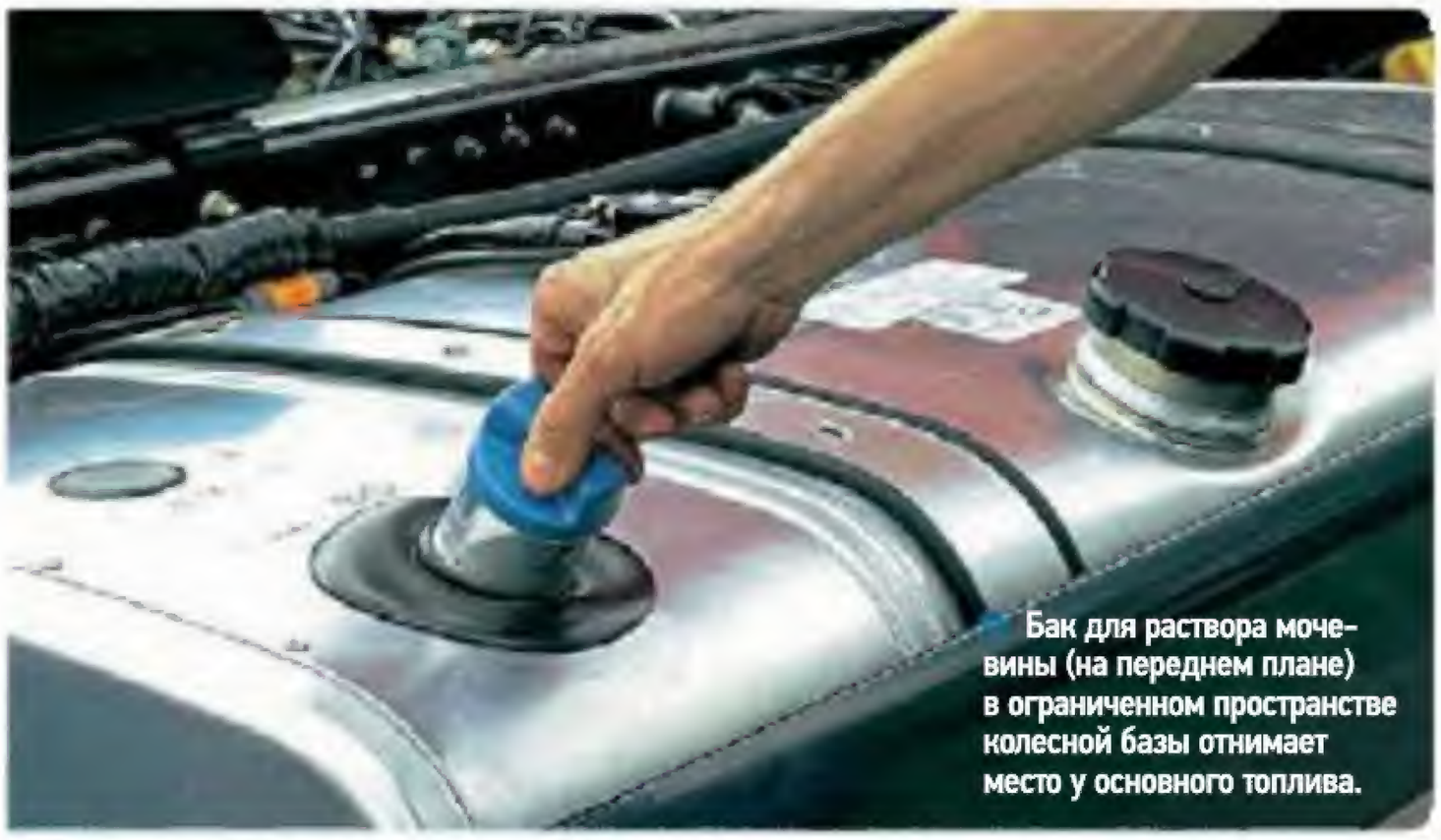
*Цена на все комплектации автомобилей KAMAZ-65115
Срок действия акции с 15.09.2012 до 30.11.2012.
Спрашивайте у официальных дилеров

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

АЗОТ, ВОДА И ЧИСТЫЕ ТРУБЫ

Приложив белую салфетку к выхлопной трубе работающего дизельного двигателя класса Евро-6, **Кирилл Милешкин** не поверил своим глазам: после эксперимента ее цвет не изменился. В чем секрет? И чего стоит достижение такого результата?



Бак для раствора мочевины (на переднем плане) в ограниченном пространстве колесной базы отнимает место у основного топлива.

В ПОГОНЕ ЗА «ЕВРО»

Не исключено, что европейские законодатели поругивают себя за поспешное введение экологических норм Евро-6. Судите сами: нормы выбросов снизились в несколько раз даже по сравнению со строгими Евро-5, но из-за сверхчистых моторов техника подорожала на 10–15 тыс. евро, и это только себестоимость! С 2013 года соответствие Евро-6 обязательно при сертификации новых моделей, годом позже оно потребуется для всех дизельных грузовиков и автобусов, поступающих в продажу.

Как и у легковых моделей, дизели грузовиков и автобусов становятся все сложнее. Форсунки системы «коммон рейл» подают несколько порций топлива за рабочий цикл и развивают давление впрыска до 2400 бар. Столько необходимо для снижения доли твердых частиц в выбросах. Турбина с изменяемой производительностью улучшает тяговые характеристики мотора во всем рабочем диапазоне оборотов, что также снижает расход топлива и уровень вредных выбросов. По команде электроники изменяется сечение впускного канала турбины для поддержания высокой скорости потока воздуха и вращения лопаток. Первой такую систему применила ИВЕКО.

При переходе на высшие стандарты «Евро» производители коммерческой техники пошли разными путями. Одни сделали ставку на рециркуляцию отработавших газов, другие взялись за впрыск мочевины. Разумеется, это лишь конечная стадия на нелегком пути выхлопа, но именно на ней выполняется львиная доля работы. Устройства, занявшие место обычных глушителей, отныне с полным правом именуют «химическими заводами». Нагрузка на электронику двигателя настолько велика, что, к примеру, «Скания» применяет для своего самого мощного блока управления S8 отдельный контур охлаждения за счет циркуляции топлива.

А ВАС Я ПОПРОШУ ОСТАТЬСЯ

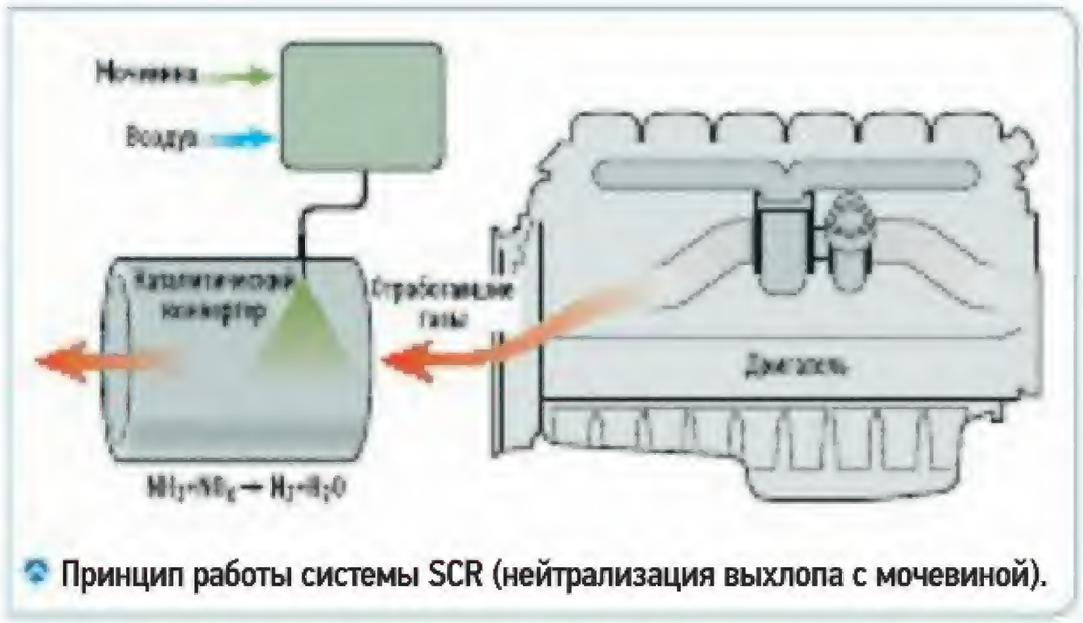
Принцип рециркуляции (EGR) прост – около 20–25% отработавших газов возвращается в цилиндр. Охлажденные по пути, они снижают температуру в цилиндре, что уменьшает выбросы азота в атмосферу. Как доказала «Скания», рециркуляция отработавших газов обеспечивает мотору чистоту выхлопа по классу Евро-5.

Основной недостаток – чувствительность двигателя к содержанию серы в топливе. Вторично используемые газы приносят в цилиндры большую

Принцип работы системы EGR (рециркуляция отработавших газов). Выхлоп (1), отобранный для рециркуляции, проходит через жидкостный охладитель (2) и возвращается в двигатель (5). При необходимости (например, в жаркую погоду) перепускной клапан (3) пустит его через вторую ступень воздушного охлаждения (4).

СРЕДСТВА ОЧИСТКИ

Экологическому уровню Евро-2 соответствовали двигатели с обычным ТНВД (топливный насос высокого давления) с механическим управлением. Перейти в третий класс помогла электроника. А вскоре на смену ТНВД пришли насосы-форсунки, которые точнее дозировали топливо. Приход Евро-4 заставил обратить внимание на дополнительную очистку выхлопа, так как оптимизация процесса сгорания уже не обеспечивала необходимых показателей. «Приготовить» Евро-4 исключительно в цилиндре смогла только шведская «Скания». Дальнейший прогресс, переход к Евро-5 и -6, происходит уже вне двигателя, с помощью вспомогательных систем. К слову, давление впрыска за время перехода от Евро-1 к Евро-6 выросло вдвое.



Принцип работы системы SCR (нейтрализация выхлопа с мочевиной).

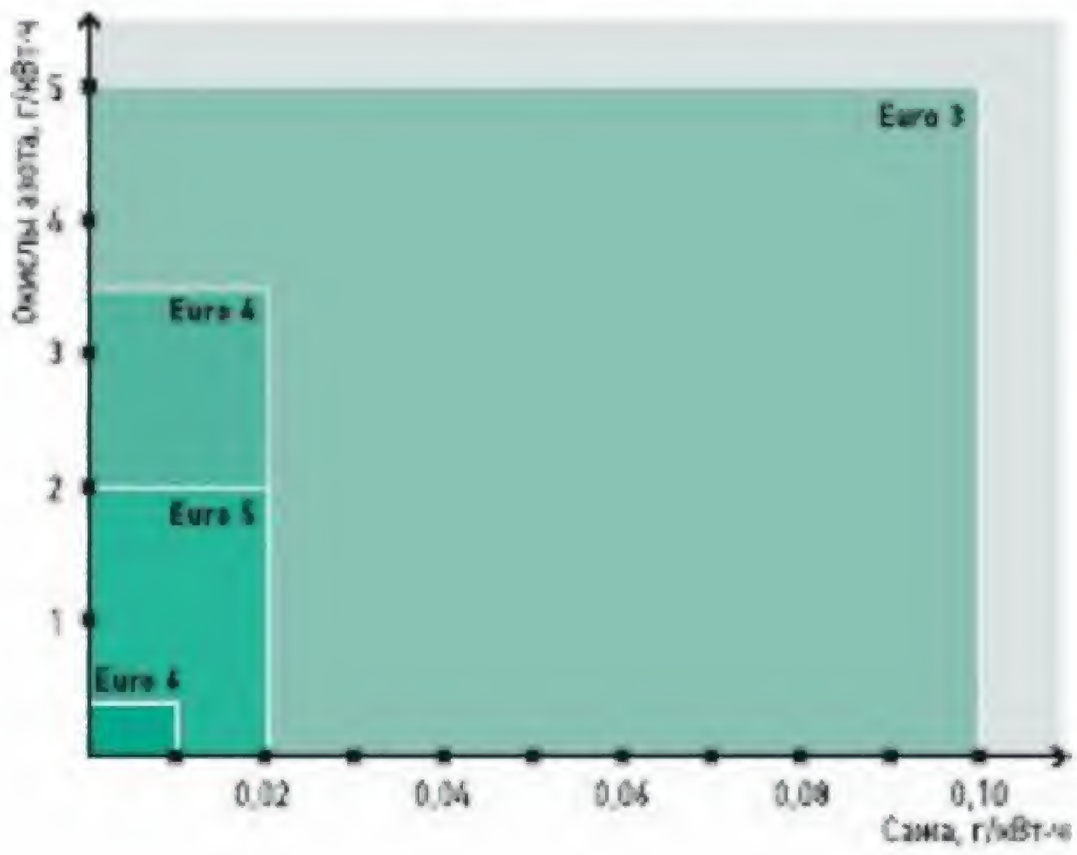
долю влаги, и, контактируя с серой, она образует в камере сгорания серную кислоту, что вызывает коррозию. Моторы класса Евро-4 терпят не более 50 мг серы на килограмм горючего. Евро-5 и того привередливее – всего 10 мг. Для справки: топливо, изготовленное по российским стандартам, содержит до 350 мг! Другой нюанс – повышенные нагрузки на систему охлаждения. По этой причине «Скания» не применила рециркуляцию газов на топовом 16-литровом моторе – мощный V8 попросту не имел необходимого запаса.

НЕБЛАГОЗВУЧНАЯ ФАМИЛИЯ

Система SCR действует по другому принципу. В отдельный бак заливают мочевину, откуда она дозами поступает в выпускной тракт. Содержащийся в растворе аммиак вступает в реакцию с окислами азота (NO_x). В результате из трубы выходят безвредные азот и вода. Расход добавки составляет 3–4% сожженного топлива. Кстати, SCR безразлична к качеству топлива, но недостатков все равно целый букет.

Во-первых, температура замерзания мочевины – всего минус 11 °С. Обязательный обогрев далеко не сразу оживит систему после ночных крепких морозов. Во-вторых, «ЭдБлю» (AdBlue, торговое

Сравнение требований различных норм «Евро». Примечательный факт: даже в благополучном и экологически чистом Евросоюзе, по данным за прошлый год, около половины парка тяжелых грузовиков соответствовали стандарту… Евро-2! Еще четверть – Евро-3, и лишь оставшиеся 25% отвечают требованиям норм четвертого уровня и выше.



На правах рекламы

KAMAZ

КАМАЗ ЛИЗИНГ
МАШИНА ВАШЕГО БИЗНЕСА

ЛИЗИНГ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

10 лет
НАДЁЖНОГО
ПАРТНЁРСТВА

Лизинг автомобилей осуществляет ОАО «Лизинговая компания «КАМАЗ». Реклама

Параметры сделки уточняются в зависимости от условий договора

8-800-555-00-99

www.kamazleasing.ru
www.kamaz.ru

КАМАЗ-ЛИЗИНГ в официальных дилерских центрах ОАО «КАМАЗ» по всей России

Устройство глушителя тяжелого грузовика: 1 – входное отверстие глушителя; 2 – окислительный катализатор; 3 – сажевый фильтр; 4 – впрыск мочевины; 5 – смеситель мочевины; 6 – два параллельных каталитических нейтрализатора SCR; 7 – выходное отверстие глушителя. По мере загрязнения сажевый фильтр (DPF) самоочищается – осевшая на нем сажа выжигается. Однако это не отменяет обязательной замены элемента раз в 250–300 тыс. км, поэтому короб глушителя, где он установлен, оборудован легкосъемными креплениями. Дилер отправит снятую запчасть на заводскую прочистку, а клиенту выдаст из обменного фонда восстановленную. Разумеется, небесплатно, но полную стоимость платить не придется.

Влияние различных технологий на удельный расход топлива. Очевидно, что в последние годы конструкторы буквально выжимают из двигателей последние резервы.

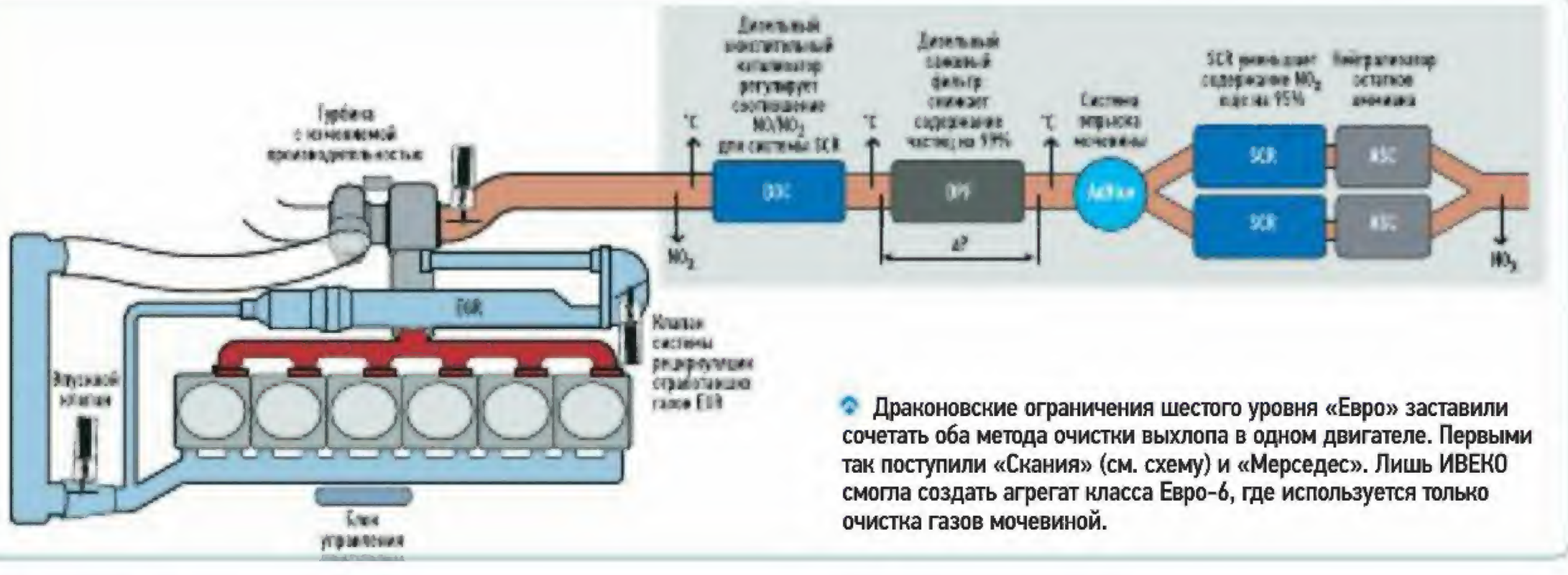
название раствора мочевины) кристаллизуется. От закупорки трубки спасает режим продувки, включающийся после остановки двигателя. В-третьих, решение абсолютно непригодно для городских автобусов. В их режимах движения выхлопные газы не нагреваются выше 250 °С, а реакция нейтрализации мочевиной идет эффективно лишь выше этой температуры. Более того, без подачи раствора в камеру сгорания выхлоп не будет удовлетворять даже требованиям норм Евро-2! В цивилизованной Европе наличие «ЭдБлю» контролирует электроника. Нет присадки – двигатель переходит в аварийный режим, выдавая только 60% максимального крутящего момента. Впрочем, умельцы научились взламывать программу, снимая электронный ограничитель.

А ЧТО ПОТОМ?

Из двигателей внутреннего сгорания выжали почти все возможности. За счет совершенствования нынешних конструкций вряд ли удастся добиться существенного очищения выхлопа. Наиболее действенный способ – звать на помощь гибридные технологии. Впрочем, помочь экологии способны не только технические ноу-хау. Например, можно оптимизировать логистику и выстраивать такие схемы движения, чтобы поднять среднюю скорость автомобилей. А также повышать квалификацию сидящих за рулем: грамотный водитель экономит до 10–15% топлива. Удачный опыт Скандинавии заставил остальную Европу задуматься над увеличением длины автопоезда до 25 м. Тестовые образцы уже привыкают к узким дорогам Старого Света.

В общем, способов много – попытки улучшить ситуацию продолжаются. Главное – делать это с головой. ЗР

Благодарим компанию «Скания-Русь» за помощь в подготовке материала.



Драконовские ограничения шестого уровня «Евро» заставили сочетать оба метода очистки выхлопа в одном двигателе. Первыми так поступили «Скания» (см. схему) и «Мерседес». Лишь ИВЕКО смогла создать агрегат класса Евро-6, где используется только очистка газов мочевиной.

ИМЯ: Мухин Иван Сергеевич
МЕСТО ЖИТЕЛЬСТВА: г. Калуга
СТАЖ: 10 лет
ПРОБЕГ АВТОМОБИЛЯ: 965 600 км
ПОЧЕМУ Я ИСПОЛЬЗУЮ МАСЛО MOBIL DELVAC:
Друзья порекомендовали Mobil Delvac. В мороз двигатель без проблем заводится, и по цене мне масло подходит. Я очень доволен этим выбором.

реклама

www.mobildelvac.ru

Mobil Delvac
Для долгой жизни Вашего двигателя

«МЕРСЕДЕС» БЕЗ ЗВЕЗДЫ

Пусть вас не смущает отсутствие привычной звезды на решетке радиатора: по сути, это настоящий «Мерседес». Только собран он в Китае на СП «Даймлер – Фотон» и назван «Ауманн». Тот, что на фото, – первый, сошедший со стапелей этого предприятия. Под кабиной ворчит оригинальный немецкий двигатель, но в ближайшем будущем СП начнет самостоятельную сборку моторов ОМ 457, соответствующих нормам «Чайна-4» – местному аналогу Евро-4. Для рынка этой страны они, заметим, являются перспективными, а не давно пройденным этапом.

«ИВЕКО-СТРАЛИС» КАТИТ БАЛЛОНЫ

Одной из звезд нынешнего грузового автосалона в Ганновере стал новый – и в плане интерьера кабины, и с точки зрения техники – «ИВЕКО-Стралис Хай-Роуд». Двигатели рабочим объемом 9, 11 и 13 л развивают мощность от 310 до 560 л.с. и укладываются в самые последние экологические нормативы Евро-6. Этому способствует патентованная система очистки выхлопных газов HI-eSCR. Но еще чище и экономичнее газовая версия 440S33T/P-LNG/CNG, работающая на метане. Сжатом или сжиженном? А на любом: по правому борту баллоны заменены «термосом» на 200 кг сжиженного природного газа (не пропан-бутана!). На этом топливе запас хода достигает 700 км – то, что надо, учитывая сравнительно редкую сеть АГНКС.

ЛЕГКИЙ МОСТ ДАФ

Голландская компания ДАФ представила новую конструкцию полноприводного спаренного заднего моста SR1360T для тяжелых тягачей. Тандем с планетарными колесными редукторами рассчитан на нагрузку 21 или 26 т (это соответствует массе всего автопоезда до 70 т). Особенностью агрегата стала уменьшившаяся на 375 кг масса и экономия более 5% топлива. А замену масла в главных передачах можно производить лишь раз в три года или через 450 000 км пробега.

Еще одной новинкой стал 12,9-литровый дизель экологического класса Евро-6 Paccar MX-13 мощностью от 410 до 510 сил с системой впрыска «коммон рейл», снабженный турбиной с изменяемой производительностью и активным сажевым фильтром.

ГРУЗОВОЙ ЭЛЕКТРОКАР

Понятие «грузовик» характеризует назначение автомобиля, а не его размеры, не правда ли? Тогда электромобиль «Мини-Мини» с дистанционным управлением – типичный представитель этой автопороды: он перевозит не людей, а грузы – аж до… 8 кг. Грузы эти необычные: диск, ядро или пара копий – в общем, всё, что олимпийцы постоянно забрасывали в Лондоне куда подальше. Не бегать же за ними в XXI веке! А команды джойстика эта машина принимает на расстоянии до 100 м. Она выглядит как взрослый «Мини», уменьшенный до 1,1-метровой длины, оснащена электромотором в 10 л.с. и вентилируемыми дисковыми тормозами. Снаряженная масса олимпийского грузовика – всего 25 кг. Легко представить, с каким проворством он подвозит спортсменам их снаряды!

КОРМИЛЕЦ «МУЛЬТИКАР»

Официально эта версия грузовичка «Мультикар-ТРЕМО» называется раздатчиком кормов: катается он не столько по дорогам, сколько внутри коровников или свинарников. Отсюда оригинальные технические решения. Высота 2030 мм и ширина всего 1320 мм далеко не самые главные из них. Управляемые передние и задние колеса позволяют кормильцу развернуться на площадке диаметром лишь 6,2 м. Что же касается собственно кормораздатчика, то он вмещает 1,7 кубометра коровьей еды и распределяет ее в точном соответствии с утвержденным рационом под полным дистанционным контролем водителя. За смену машина раздает до 25 т кормов – голодными немецкие коровы точно не останутся!

бизнес-издание

рейс

издательство

За рулем

журнал
для специалистов,
руководителей
и владельцев
автотранспортных
предприятий

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

журналы
«За рулем»
«Рейс»
в одном комплекте

Подписка

Каталог ОАО «Агентство «Роспечать»
индекс 81154;

Каталог «Почта России»
индекс 12759

ИЗВЕЩЕНИЕ

Форма № ПД-4

ООО «Торговый Дом «За рулем» ИНН 7708546590

получатель платежа

р/сч №40702810438290108462 в Стромынском

отделении №5281/1600 Сбербанк России г. Москва

(наименование банка,

к/сч № 30101810400000000225, БИК 044525225

другие банковские реквизиты)

Ф.И.О.

адрес плательщика

Вид платежа	Дата	Сумма
Подписка на журнал Рейс (код 01018)		

Кассир

Плательщик

Квитанция

ООО «Торговый Дом «За рулем» ИНН 7708546590

получатель платежа

р/сч №40702810438290108462 в Стромынском

отделении №5281/1600 Сбербанк России г. Москва

(наименование банка,

к/сч № 30101810400000000225, БИК 044525225

другие банковские реквизиты)

Ф.И.О.

адрес плательщика

Вид платежа	Дата	Сумма
Подписка на журнал «Рейс» (код 01018)		

Кассир

Плательщик

Как оформить подписку на журнал «Рейс»

1. Заполните печатными буквами Ваш адрес (индекс, город, область, район, улицу, дом, квартиру);
2. Впишите полностью Вашу фамилию, имя, отчество;
3. В графе «Дата» укажите дату оплаты;
4. Стоимость подписки внесите в графу «Сумма»:
   на 3 месяца – 300 руб.
   на 6 месяцев – 600 руб.
   на 12 месяцев – 1200 руб.
5. Оплатите в любом отделении Сбербанка или на почте.

Также Вы можете
сделать заказ по телефону
(495) 545-0616
(495) 223-2395 (круглосуточно)
через интернет по адресу
http://shop.zr.ru
по электронной почте
kormikova@tdzr.ru

Внимание!
Квитанция заполняется только физическими лицами
Доставка осуществляется только по России

Важно!
После оплаты подписки обязательно сообщите нам о факте оплаты – укажите дату и сумму подписки, ФИО, номер платежного документа или вышлите копию квитанции

✓Оформление подписки на журнал «Рейс» осуществляется через нашего распространителя ООО «Торговый дом «За рулем», реквизиты которого указаны в квитанции

ПРОЛОЖИ MOTO МАРШРУТ!

ОБЪЕДИНЕННЫЙ КАТАЛОГ «ПРЕССА РОССИИ»
Индекс (полугодие / год): 43254 / 23276
Цена*: 671,18 / 1242,16 руб.

КАТАЛОГ «ПОЧТА РОССИИ»
ОАО «МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПОДПИСКИ»
Индекс (полугодие / год): 99196 / 99582
Цена*: 282,74 / 525,47 руб.

КАТАЛОГ «ГАЗЕТЫ И ЖУРНАЛЫ»
ОАО «АГЕНТСТВО «РОСПЕЧАТЬ»
Индекс (полугодие / год): 70594 / 72391
Цена*: 247,86 / 495,71 руб.

Для размещения информации о продаже автомобилей обращайтесь по тел. (495) 363-47-27 (многоканальный)

Марка, модель				Кол-во дверей/мест																																					Дилер
BMW																																									
116i (F20)	2012	2/б.о.	875 000р.	4/5	1,6	Б,Р4	136	З	А,6	■	■	■	■	6			■		ДУ	■	Э			■	CD/8						■	■	■		■	■					АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
320d (F30) NEW!!!	2012	2/б.о.	1 515 162р.	4/5	2,0	ТД,Р4	184	З	А,6	■	■	■	■	6	■			■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■	АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
BMW 528i	2012	2/б.о.	2 090 000р.	4/5	2,0	ТД,Р4	245	З	А,6	■	■	■	■	6	■			■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
BMW 730Li	2012	2/б.о.	3 834 508р.	4/5	3,0	Б,Р6	258	З	А,8	■	■	■	■	6	■	■		■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
MINI ONE	2012	2/б.о.	839 000р.	4/5	1,6	Б,Р4	98	П	А,6	■	■	■	■	6			■		ДУ	■	Э	■		■	CD/8						■	■	■		■	■			■		АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
Ford																																									
Ranger	2012	2/б.о.	1 700 000р.	4/5	2,2	ТД,Р4	150	4x4	А,6	■	■			7	■		■		■	■	■			■	CD/6		■	■		■	4	■	■		■	■			■		АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Mondeo Hatchback	2011	3/100	1 240 000р.	5/5	2,0	Б,Р4	240	П	А,6	■	■	■	■	7	■	■		■	■	■	■			■	CD/8		■	■	■	■	4	■	■		■	■			■		АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Kuga	2012	3/100	1 350 000р.	4/5	2,0	ТД,Р4	163	4x4	А,6	■	■	■	■	4		■		■	■	■	■			■	CD/6					■	4	■	■		■	■		■	■	■	АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Focus	2012	3/100	690 000р.	5/5	2,0	Б,Р4	150	П	А,6	■	■			2		■	■		■	■	■				CD/6		■	■			2	■	■		■	■					АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Fiesta	2012	3/100	650 000р.	3/5	1,4	Б,Р4	96	П	А,4	■	■			2		■	■		■	■	■			■	CD/6						2	■	■								АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Mercedes																																									
Mercedes-Benz B-Класс	2012	2/б.о.	1 050 000р.	4/5	1,6	Б,Р4	136	П	А,7	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ЦЗ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■					АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz C-Класс	2012	2/б.о.	1 390 000р.	4/5	1,8	Б,Р4	156	З	А,7	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ЦЗ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■		АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz GLK-Класс	2012	2/б.о.	1 890 000р.	4/5	3,0	Б,V6	249	П	А,7	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■	АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz M-Класс	2012	2/б.о.	2 890 000р.	4/5	3,5	Б,V6	306	П	А,7	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz GL-Класс	2012	2/б.о.	3 270 000р.	4/5	3,5	ДТ,V6	224	П	А,7	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Volkswagen																																									
Polo Седан	2012	2/б.о.	514 900р.	4/5	1,6	Б,Р4	105	П	М,5	■			■	2		■	■		■		■							■			■	■	■	■	■						АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Golf	2012	2/б.о.	639 670р.	3/5	1,4	Б,Р4	80	П	М,5	■			■	7		■		■	■		■			■				■			■	■	■	■	■						АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Passat	2012	2/б.о.	1 156 310р.	4/5	1,8	Б,Р4	152	П	А,7	■	■	■	■	6	■	■		■	■	■	■			■	■		■	■		■	■	■	■	■	■	■					АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Touareg	2011	2/б.о.	2 138 810р.	5/5	3,6	Б,Р6	249	4x4	А,8	■	■	■	■	7	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■	■	АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Amarok	2012	2/б.о.	1 104 700р.	4/5	2,0	ТД,Р4	122	4x4	М,6	■	■	■	■	4		■	■		■		■			■	■			■			■	■	■	■	■						АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru

* **Б** - бензиновый, **Д** - дизельный, **ТД** - дизельный с турбонаддувом, **Г** - гибридный (расположение цилиндров : **Р**-рядные, **V** - V -образные, **Ор** - оппозитные, **W** - дубль V 12 -ти цилиндровые), ** **П** - передний, **З** - задний, **4x4** - полный, *** **М** - механическая, **А** - автоматическая, **Р** - роботизированная, **В** - с вариатором, **D** - DSG (АКП с высоким КПД, переключаемая без разрыва потока мощности), 4* **ЦЗ** - центральный замок, **ДУ** - с дистанционным управлением, 5* **Г** - гидравлический, **Э** - электрический, 6* **CD** - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, **Т** - кассетная магнитола, **R** - радиоприемник

СМОТРЕТЬ И СЛУШАТЬ

...гонки 500-сильных суперкаров отправился на автодром Moscow Raceway **Сергей Зиновьев**. Презрев непогоду, фотографировали **Евгений Бобриков** и **Антон Малышев**.

Такой подлости от природы не ждал никто. Дождь для гонок, как известно, – хорошо. Самые интересные гонки – по мокрому асфальту! Но холодину и ветрище участники чемпионата мира не заказывали. Плюс шесть градусов для начала сентября – маловато! Вот и зрителям, похоже, так показалось. Состязания самых быстрых в мире легковушек – и даже не полупустые, а почти пустые трибуны.

Можно гадать, почему этап «Большого Туризма» не привлек три-четыре десятка тысяч болельщиков. Дождь? Не верим! Неужели цены на билеты (чуть больше 20 евро, ненамного дороже, чем, к примеру, в планетарий) смутили? Или самая активно-мобильная часть столичного населения прельстилась реконструкцией Бородинской битвы, проходившей в этот же день? А может, просто банально не хватило рекламы? Но, черт возьми, не каждый день в Россию приезжает мировая компания. И досадно, что мы не смогли достойно ее принять. Вернется ли еще GT в Москву после такой встречи?

Ведь есть на что посмотреть! Сам чемпионат позиционирует себя как «битву брендов». А бренды эти – как-никак производители самых совершенных на планете суперкаров. Правда, состязаются не заводы, а частные команды. Почти все придерживаются принципа «всякой твари по паре», то есть выставляют по два экипажа (с одним в командном зачете ни-почем не выиграть). «Ауди-R8», «Мак-Ларен GT MP4-12C», БМВ-Z4, «Феррари-458», «Мерседес-Бенц SLC», «Ламборгини-Гайардо», «Форд-GT» – и всё это в одной гонке! Для полного комплекта не хватило лишь «Астон Мартин-DBRS9».

А в виде бонуса – пять экипажей с участием россиян. На этом этапе все они собрались в зачете GT3. И после второй гонки два наших пилота поднялись на подиум! Правда, погоды в чемпионате Европы GT3 мы не делаем. Лучший из наших Сергей Рябов (ему ассистирует в экипаже

GT1 + GT3

Статус Мировой серии чемпионат FIA GT получил два года назад. Сезон состоит из девяти этапов, на каждом два зачетных заезда. Первая гонка – так называемая квалификационная (от нее зависит расстановка машин на старте главного заезда), очки в ней делят небольшие, и получает их первая шестерка экипажей. Во второй разыгрывается полноценный «багаж»: от 25 очков за победу до одного за десятое место, как в Формуле-1. Каждая гонка длится час, с обязательным пит-стопом и сменой пилота.

В гонках чемпионата мира FIA GT1 стартует также техника чемпионата Европы GT3: это тоже именитые спорткары, но более простой подготовки. Этапов для них чуть меньше, очки начисляются отдельно.

Из 14 экипажей-завсегдатаев чемпионата мира в Москве выступили одиннадцать. И столько же добавил зачет GT3.

На правах рекламы

Малайское чудо для мужчин

теперь в российских аптеках!

В 2008 году малайский министр здравоохранения (ему на тот момент было 60 лет) признался, что снимается в фильмах для взрослых[1]. Просочившаяся в интернет информация удивила всех… но только не самих жителей Малайзии! Почему?

Потому что в рацион каждого малайского мужчины входит корень Али. Это средство обладает одной особенностью – оно повышает уровень собственного тестостерона и поддерживает его на высоком уровне. Так что старшее поколение Малайзии не уступает юношам в своих сексуальных похождениях.

Долгое время корень Али был недоступен для российских мужчин – все зарубежные средства на его основе отличались крайне высокой ценой. Но сегодня в российских аптеках появился Паритет на основе корня Али – аналог дорогих импортных препаратов. Паритет не уступает им по качеству, изготовлен в условиях фармпроизводства и соответствует всем международным стандартам.

Средняя цена в аптеке за 15 капсул Паритета – 320 р.

Паритет приучает организм самостоятельно вырабатывать тестостерон в нужных количествах. Принимайте Паритет не менее 30 дней – и убедитесь в результате! Для поддержания высокого уровня тестостерона вы можете принимать Паритет постоянно.

Паритет обеспечивает мужчине высокий уровень тестостерона до самой старости[2]. А высокий тестостерон – это успех у женщин, уверенность в собственных силах и высокая сексуальная активность в любом возрасте!

Более подробную информацию о препаратах компании «Эвалар» читайте на сайте **www.evalar.ru**. Будьте здоровы!

Спрашивайте в аптеках «Эвалар»!
Телефон для справок: (3854) 39-00-39

[1] [illegible]

[2] Действие указано в рамках издания БАД на естественные физиологические процессы в организме, зависящие от рациона питания

СоГР № RU.77.99.11.003.E.005679.03.11, СоГР № RU.77.99.11.003.E.021391.06.11.
БАД НЕ ЯВЛЯЮТСЯ ЛЕКАРСТВОМ. Реклама

GT1 + GT3

Статус Мировой серии чемпионат FIA GT получил два года назад. Сезон состоит из девяти этапов, на каждом два зачетных заезда. Первая гонка – так называемая квалификационная (от нее зависит расстановка машин на старте главного заезда), очки в ней делят небольшие, и получает их первая шестерка экипажей. Во второй разыгрывается полноценный «багаж»: от 25 очков за победу до одного за десятое место, как в Формуле-1. Каждая гонка длится час, с обязательным пит-стопом и сменой пилота.

В гонках чемпионата мира FIA GT1 стартует также техника чемпионата Европы GT3: это тоже именитые спорткары, но более простой подготовки. Этапов для них чуть меньше, очки начисляются отдельно.

Из 14 экипажей-завсегдатаев чемпионата мира в Москве выступили одиннадцать. И столько же добавил зачет GT3.

На правах рекламы

Малайское чудо для мужчин

теперь в российских аптеках!

В 2008 году малайский министр здравоохранения (ему на тот момент было 60 лет) признался, что снимается в фильмах для взрослых[1]. Просочившаяся в интернет информация удивила всех… но только не самих жителей Малайзии! Почему?

Потому что в рацион каждого малайского мужчины входит корень Али. Это средство обладает одной особенностью – оно повышает уровень собственного тестостерона и поддерживает его на высоком уровне. Так что старшее поколение Малайзии не уступает юношам в своих сексуальных похождениях.

Долгое время корень Али был недоступен для российских мужчин – все зарубежные средства на его основе отличались крайне высокой ценой. Но сегодня в российских аптеках появился Паритет на основе корня Али – аналог дорогих импортных препаратов. Паритет не уступает им по качеству, изготовлен в условиях фармпроизводства и соответствует всем международным стандартам.

Средняя цена в аптеке за 15 капсул Паритета – 320 р.

Паритет приучает организм самостоятельно вырабатывать тестостерон в нужных количествах. Принимайте Паритет не менее 30 дней – и убедитесь в результате! Для поддержания высокого уровня тестостерона вы можете принимать Паритет постоянно.

Паритет обеспечивает мужчине высокий уровень тестостерона до самой старости[2]. А высокий тестостерон – это успех у женщин, уверенность в собственных силах и высокая сексуальная активность в любом возрасте!

Более подробную информацию о препаратах компании «Эвалар» читайте на сайте **www.evalar.ru**. Будьте здоровы!

Спрашивайте в аптеках «Эвалар»!
Телефон для справок: (3854) 39-00-39

[1] [illegible]

[2] Действие указано в рамках влияния БАД на естественные физиологические процессы в организме, зависящие от рациона питания

СоГР № RU.77.99.11.003.Е.005679.03.11, СоГР № RU.77.99.11.003.Е.021391.06.11.
БАД НЕ ЯВЛЯЮТСЯ ЛЕКАРСТВОМ. Реклама

Автограф-сессия иностранных пилотов: когда чертовски холодно, все средства теплозащиты хороши. И настроение бодрое.

На скользкой трассе такие эпизоды нередки. Машины вылетали за пределы трассы, но, как правило, скоро возвращались.

на «Феррари-458» испанец Мигель Торил) по сумме этапов на девятой позиции.

Расклад сил в чемпионате на примере московского этапа остался совершенно нераскрытым. Первая гонка прошла по влажному асфальту, но машины быстро высушили траекторию. Вторая началась под проливным дождем, и первые десять минут пелетон катался за сэфети-каром, лишь потом дали зеленый флаг. И знаете, в первой гонке доминировали «Ауди» и «Мерседес», а во второй – «Мак-Ларен» и «Феррари». Причем и в той и в другой произошло множество обгонов! Лидеры чемпионата Михаэль Бартельс и Йелмер Буурман из лагеря БМВ оба раза смотрелись блекло (десятое и седьмое места), в итоге все главные их соперники набрали больше очков и серьезно к ним подтянулись. То-то будет баталия на оставшихся двух этапах!

В целом чемпионат мира оставил странное впечатление. Громкие, знаменитые марки и модели, а среди пилотов не очень много по-настоящему известных – как Бартельс, Маркус Винкельхок или Стефан Ортелли. Но, наверное, не столь важны имена, сколь борьба и интрига. Эти составляющие у «Гран Туризмо» налицо (в отличие от некоторых других чемпионатов мира). А еще у машин GT1, пожалуй, самый правильный и красивый звук работающих гоночных моторов. Очень жаль, что услышали их на Moscow Raceway лишь немногие. ЗР

ОЦЕНКА – ПЯТЬ!

За неполные два месяца автодром Moscow Raceway принял этапы трех крупных международных серий – Мировой серии «Рено», чемпионата мира на супербайках и чемпионата мира GT1. (Да еще этап чемпионата России.) Июльские недоделки постепенно устраняли, осталось их немного – в основном участки гравия, не покрытого асфальтом, и грунта, не поросшего травой. Главная трибуна напротив пит-лейна достроена и открыта. Организация гоночного процесса была на высоком уровне (заезды GT, например, стартовали неизменно минута в минуту по расписанию). Спасательные работы проходили во вполне европейском темпе. А вообще, трасса хорошо спроектирована, поэтому машины в тех местах, где их вылет прогнозируем, просто не долетают до металлических ограждений.

Для зрителей чемпионата GT вновь были организованы бесплатные электропоезда из Москвы и автобусы-челноки.

Экипаж Бьорна Гроссмана и Алексея Басова (слева) добился наилучшего для россиян результата – второе место во второй гонке класса GT3.

ORIENT

Automatic

EL06001H

＜Специальная структура обеспечивает поглощение энергии удара＞

1. ***Кольцо поддержки циферблата***
Крупное кольцо поддержки циферблата сделано из резины, которая, пружиня, снижает импульс от удара с лицевой стороны часов.

2. ***Композиционная прокладка***
Кольцо поддержки механизма имеет двухслойную структуру и состоит из металлического кольца и резиновой прокладки, и импульс от удара по задней или боковой поверхности часов уменьшается благодаря использованию резины.

3.***Кольцо поддержки механизма***
Обычный способ крепления кольца поддержки механизма винтами, легко передающий импульс от удара, изменен на байонетное крепление с небольшим зазором, в результате чего структура становится противоударной.

M-FORCE

www.orientwatch-japan.ru

Спецификации модели : механические часы ORIENT, механизм калибра 40N5A, сделан в Японии.
Механизм с автоматическим и ручным заводом, с индикатором запаса хода, индикацией даты и механизмом остановки секундной стрелки. Корпус и браслет целиком из нержавеющей стали, сапфировое стекло, завинчивающаяся задняя крышка, завинчивающаяся головка завода, усиленная ударопрочность, безель, вращающийся только в одну сторону, водонепроницаемость до 200 м. Диаметр 47.00 мм. Сертификаты ISO 6425 для дайверских часов, ISO 764 для антимагнитной защиты и ISO1413 для ударопрочных часов.

БЫСТРЫЙ

Евгений Новиков уже превзошел все достижения россиян в мировом ралли, а ведь ему всего 22 года. Феномен или работяга? Ответ ищет **Сергей Зиновьев**.

РАННИЙ

Сам пилот отрицает, что наделен какими-то неординарными способностями, считает себя «простым парнем». Скорее всего, секрет успеха в том, что он очень рано начал выступать в ралли. За всем миром не уследишь, но в России Новиков точно был самым юным раллистом за всю историю. За руль сел, когда еще не было шестнадцати, – прецедент! Потребовалось специальное разрешение спортивных властей. Причем гонял только на скоростных участках, где перекрыто любое иное движение. На дорогах общего пользования – они становятся частью маршрута любого ралли – за руль садился штурман: у Евгения не было водительских прав!

Еще до того, будучи 14-летним, Новиков успешно пересел с карта на гоночную формулу – и, наверное, не мог не помышлять о Формуле-1. Наверняка вышла бы интересная кольцевая карьера, но сказалось сильное влияние отца – Максима Новикова, известного раллиста, призера чемпионатов страны. Женя нередко сопровождал его на гонках и, как утверждает сейчас, всегда мечтал именно о ралли.

АВАРИЙНЫЙ

Первые раллийные шаги дались легко – с ходу победа в Кубке России. А вот дальше, на уровне чемпионата, начались трудности. Со стороны это выглядело так, что Новиков постоянно пытался ехать быстрее, чем требует ситуация. Победы чередовались с авариями, и, хотя Евгений был самым быстрым, титула он не добыл. Похожая картина в чемпионате мира: аварий и поломок намного больше, чем результативных финишей. Особенно это бросалось в глаза в сезоне-2009. На Ралли Сардинии Новиков установил мировой рекорд (и он продержится, видимо, еще очень долго), став самым юным победителем скоростного участка за всю историю чемпионата мира. Однако из восьми попыток лишь четыре завершил на финише и только единожды получил зачетные очки. На «Ситроене» заводской подготовки...

СТРАШНЫЙ

Неуемное стремление Новикова ехать максимально быстро породило еще одну проблему. В России не удалось найти штурмана, подготовленного для выступлений в WRC. А иностранцы, как говорит Евгений, боялись с ним ездить и потому сбивались с ритма. Австралийца Дейла Москетта сменил Стефан Прево, и только сверхопытный Дени Жиродэ (в прошлом – напарник Дидье Ориоля!) закрепился в экипаже. Новиков им доволен. На сайте чемпионата мира страничку Жиродэ оживляют три видеосюжета, запечатлевших аварии Новикова, но 56-летний француз не собирается уходить.

ПЕРСПЕКТИВНЫЙ

Сейчас идет первый сезон, когда Новиков перестал крушить автомобили и повез результат. И результат серьезный! Россиянин – в шестерке лидеров чемпионата, уступает лишь сверхзвездам. Похоже, накопил достаточно опыта, чтобы не страдать от собственной быстроты.

Что дальше? Лоэб и Сольберг вот-вот завершат выступления, близится закат карьеры Хирвонена. Определенно, Новикову предстоит бороться с Латвалой, французом Себастьеном Ожье и норвежцем Мадсом Остбергом. А на раллийное поле боя выходит новая заводская команда – «Фольксваген». Прекрасная возможность установить еще несколько рекордов. Колин МакРей стал чемпионом мира в 27 лет. У Новикова еще куча времени.

ИЗ ГОДА В ГОД

1998: дебют в автоспорте в восьмилетнем возрасте, класс «Мини-багги»
2000: дебют в картинге
2001: победил в Кубке России, класс «Мини»
2003–2004: чемпион России по картингу, «Интерконтиненталь-А-Юниор»
2005: призер чемпионата России по кольцевым гонкам, «Формула-Русь»
2006: дебют в ралли в качестве пилота, победа в Кубке России по ралли
2007: вице-чемпион России по ралли, четыре победы на этапах; вице-чемпион Эстонии
2008: чемпионат мира по ралли (PC), 13-е место
2009: чемпионат мира по ралли (WRC) в составе «Ситроен Юниор», 13-е место
2010: чемпионат России по ралли, неполная программа
2011: чемпионат мира по ралли (WRC) в составе «ALM Russia», восемь этапов, 17-е место
2012: чемпионат мира по ралли (WRC), первый подиум (Португалия)

Самый ценный трофей, добытый Евгением в чемпионате мира, – кубок за второе место на Ралли Португалии.

Общение со штурманом идет на английском. Кстати, Дени Жиродэ принадлежит рекорд по числу стартов в WRC – 174 (по состоянию на август 2012 года).

На правах рекламы

реклама

Street Racing

ГРАН-ПРИ:
3 автомобиля
Honda Civic

44 000
гарантированных призов
Ежемесячные розыгрыши

КУРЕНИЕ УБИВАЕТ

ОТСКАНИРУЙ МЕНЯ

Регистрируй коды на сайте:
www.continent-free.ru
Пришли смс* с кодом
на номер: 1132

Уличные гонки. Средняя стоимость sms* – 2,70 руб с НДС.
Регистрация кодов: с 01.05.2012 по 31.12.2012.
Информация об организаторе акции, правилах проведения акции, количестве выигрышей, сроках, месте и порядке получения призов на сайте www.continent-free.ru

товар сертифицирован

МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

ПИЛОТ И ДЕНЬ ЗАБОТ

Боевой заезд класса «Туринг» длится полчаса. Участие пилота в гоночном процессе этим, конечно, не ограничивается. Бытие Михаила Козловского на «Смоленском кольце» отследил **Юрий Тюрин**.

Первым делом – в родной моторхоум: бросить вещи, переодеться и перекусить, а если надо, то и спрятаться. Но основная работа, конечно, в других местах.

Медкомиссия. Никаких особых процедур нет, благо пилоты, как правило, в хорошей физической форме. Но если давление не в норме, от состязаний запросто отстранят.

Еще ничего не случилось, а пресса уже требует эксклюзива. Пилот серии RRC должен уметь говорить в камеру и почти в любой момент быть готовым к общению. Это важная часть работы.

Административные и технические проверки. Все подписи должностных лиц гонки постепенно собираются на бланке, который сопровождает боевую машину весь уик-энд. Без него на старт не выпустят!

Посадка в кабину требует определенной гибкости. Дело не в том, что «Гранта» не очень просторная машина. В любой другой спортивный автомобиль усаживаться не проще – доступ затрудняют дуги безопасности.

Грядут тренировки, пора облачаться в экипировку. Ее соответствие нормам проверили в ходе технической комиссии. И, поскольку этап серии длится два дня, проверят еще раз.

Тренировки позади. Современные гонки невозможны без компьютера. Изучить данные телеметрии совершенно необходимо: это дает возможность понять, где ты делаешь ошибки, и изыскать какие-то улучшения настроек.

В сущности, перед стартом есть время немного отдохнуть. Но некоторые предпочитают иные занятия. Автомобиль в ходе гоночного уик-энда постоянно должен быть чистый и красивый – люди же смотрят!

А теперь то, ради чего все приехали в Смоленск, – зачетный боевой заезд. Через несколько мгновений Михаил (№ 14) пробьется на третье место, но гонка-то дождевая и как знать...

Финита! Возникли проблемы с рулевой рейкой и переключением передач. После небольшого командного совещания технарей «Гранту» закатывают в боксы. Ничего страшного, но нужен ремонт.

Пилот досматривает заезд с питлейна. Наверное, досадно видеть, как на «твоем» третьем месте финиширует другой. Правда, это партнер по команде, а значит, день прожит не зря.

На правах рекламы

Малайское чудо для мужчин

теперь в российских аптеках!

В 2008 году малайский министр здравоохранения (ему на тот момент было 60 лет) признался, что снимается в фильмах для взрослых[1]. Просочившаяся в интернет информация удивила всех... но только не самих жителей Малайзии! Почему?

Потому что в рацион каждого малайского мужчины входит корень Али. Это средство обладает одной особенностью – оно повышает уровень собственного тестостерона и поддерживает его на высоком уровне. Так что старшее поколение Малайзии не уступает юношам в своих сексуальных похождениях.

Долгое время корень Али был недоступен для российских мужчин – все зарубежные средства на его основе отличались крайне высокой ценой. Но сегодня в российских аптеках появился Паритет на основе корня Али – аналог дорогих импортных препаратов. Паритет не уступает им по качеству, изготовлен в условиях фармпроизводства и соответствует всем международным стандартам.

Средняя цена в аптеке за 15 капсул Паритета – 320 р.

Паритет приучает организм самостоятельно вырабатывать тестостерон в нужных количествах. Принимайте Паритет не менее 30 дней – и убедитесь в результате! Для поддержания высокого уровня тестостерона вы можете принимать Паритет постоянно.

Паритет обеспечивает мужчине высокий уровень тестостерона до самой старости[2]. А высокий тестостерон – это успех у женщин, уверенность в собственных силах и высокая сексуальная активность в любом возрасте!

Более подробную информацию о препаратах компании «Эвалар» читайте на сайте **www.evalar.ru**. Будьте здоровы!

Спрашивайте в аптеках «Эвалар»!
Телефон для справок: (3854) 39-00-39

[1] www.newsru.com/arch/world/01jan2008/monstr.html

[2] Действие указано в рамках влияния БАД на естественные физиологические процессы в организме, зависящие от рациона питания

СоГР № RU.77.99.11.003.E.005679.03.11, СоГР № RU.77.99.11.003.E.021391.06.11.
БАД НЕ ЯВЛЯЮТСЯ ЛЕКАРСТВОМ. Реклама

А теперь то, ради чего все приехали в Смоленск, – зачетный боевой заезд. Через несколько мгновений Михаил (№ 14) пробьется на третье место, но гонка-то дождевая и как знать...

В сущности, перед стартом есть время немного отдохнуть. Но некоторые предпочитают иные занятия. Автомобиль в ходе гоночного уик-энда постоянно должен быть чистый и красивый – люди же смотрят!

Финита! Возникли проблемы с рулевой рейкой и переключением передач. После небольшого командного совещания технарей «Гранту» закатывают в боксы. Ничего страшного, но нужен ремонт.

Пилот досматривает заезд с пит-лейна. Наверное, досадно видеть, как на «твоем» третьем месте финиширует другой. Правда, это партнер по команде, а значит, день прожит не зря.

На правах рекламы

издательство За рулем

представляет

новую серию книг авторитетного издательства Vogel (Германия)

NEW

Для настоящих профессионалов!

Подробно и наглядно:

- диагностика и регулировка
- принципы работы
- поиск неисправностей
- узлы и агрегаты ведущих производителей
- снижение токсичности

VOGEL

Готовятся к выпуску:

«Автомобильные сцепления, трансмиссии, приводы»

«Автомобильная электрика и электроника»

Продукцию издательства «За рулем» можн

купить:

В фирменных магазинах «За рулем»
Москва: ул. Бакунинская, 72, тел. (499) 261-01-08
Воронеж: ул. Хользунова 112, тел. (4732) 67-34-90
Киров: ул. Ст. Халтурина, д. 2, тел. (8332) 40-78-15
Пермь: ул. Боровая, д. 24, тел. (342) 222-72-04

заказать:

в Интернете по адресу http://shop.zr.ru
по электронной почте: katalog@tdzr.ru
по тел.: (495) 223-23-95 (прием заказов круглосуточно)
(495) 775-85-48 (справки и консультации по продукции)
по почте: 105118, Москва, Бакунинская 72, «За рулем»
Оптовая продажа: тел.: (499) 261-37-61, 261-07-23
E-mail: opt@zr.ru

А теперь то, ради чего все приехали в Смоленск, – зачетный боевой заезд. Через несколько мгновений Михаил (№ 14) пробьется на третье место, но гонка-то дождевая и как знать...

В сущности, перед стартом есть время немного отдохнуть. Но некоторые предпочитают иные занятия. Автомобиль в ходе гоночного уик-энда постоянно должен быть чистый и красивый – люди же смотрят!

Финита! Возникли проблемы с рулевой рейкой и переключением передач. После небольшого командного совещания технарей «Гранту» закатывают в боксы. Ничего страшного, но нужен ремонт.

Пилот досматривает заезд с пит-лейна. Наверное, досадно видеть, как на «твоем» третьем месте финиширует другой. Правда, это партнер по команде, а значит, день прожит не зря.

На правах рекламы

издательство За рулем

представляет

новую серию книг авторитетного издательства Vogel (Германия)

NEW

Для настоящих профессионалов!

Подробно и наглядно:

- диагностика и регулировка
- принципы работы
- поиск неисправностей
- узлы и агрегаты ведущих производителей
- снижение токсичности

Реклама

VOGEL

Готовятся к выпуску:

«Автомобильные сцепления, трансмиссии, приводы»,
«Автомобильная электрика и электроника»

Продукцию издательства «За рулем» можно

купить:

В фирменных магазинах «За рулем»
Москва: ул. Бакунинская, 72, тел. (499) 261-01-08
Воронеж: ул. Хользунова 112, тел. (4732) 67-34-90
Киров: ул. Ст. Халтурина, д. 2, тел. (8332) 40-78-15
Пермь: ул. Боровая, д. 24, тел. (342) 222-72-04

заказать:

в Интернете по адресу http://shop.zr.ru
по электронной почте: katalog@tdzr.ru
по тел.: (495) 223-23-95 (прием заказов круглосуточно)
(495) 775-85-48 (справки и консультации по продукции)
по почте: 105118, Москва, Бакунинская 72, «За рулем»
Оптовая продажа: тел.: (499) 261-37-61, 261-07-23
E-mail: opt@zr.ru

ПОТЕХА ДЛЯ ШЕЙХОВ

Автомобиль, созданный по гоночным технологиям, никогда не будут производить массово, считает **Вадим Крючков**, проехавший на самом быстром кроссовере в мире.

Конечно, «Ниссан Джук-R» прежде всего шоу-стоппер, то есть автомобиль, привлекающий внимание публики. Его подают как самый быстрый кроссовер в мире, как симбиоз двух лучших продуктов фирмы: паркетника «Джук» и суперкара GT-R. Концепт не просто кочует с выставки на выставку неподвижным экспонатом – иногда он ездит!

Перед капотом кольцевая трасса Moscow Raceway, тело притянуто к гоночному «ковшу» OMP четырехточечными ремнями. Интерьер дополнен трубами каркаса безопасности, а двигатель ласкает слух отнюдь не серийным баском. Ускорение, торможение, поворот руля... О, как он разбалансирован по сравнению с машиной с конвейера! Руль рвет из рук, тормозная педаль жесткая, корма так и норовит уйти в занос. Нервный, по-гоночному нервный. Автомобиль буквально просит пилотировать его в боевом режиме: вести газом, очень мягко работать с органами управления. Что же, получи необходимый арсенал приемов. Тут же перестал переживать инструктор-иностранец, сидящий справа: «У вас правильно поставлены руки на руле». И уже найден общий язык с «Джуком» – облизываем связки поворотов, как на кольцевых гонках. Очень некстати автоматическая коробка – сюда бы механику с секвентальным механизмом. Но стоп! Сейчас не тренировка, а знакомство с машиной.

Что получилось? Внешность – модели «Джук». Двигатель и полноприводная трансмиссия – от GT-R. Максимальная мощность 485 л.с., разгон до сотни за 3,7 с. Но главное – не парадные цифры, а идеология. А какой она может быть, когда автомобиль собирали не на заводе, а на стенде гоночной команды? И не какой-нибудь, а британской RML. Кто не знаком, пусть знает: «Ниссану» эта «конюшня» разработала прототип для 24-часовых гонок в Ле-Мане, а для «Шевроле» производит чемпионские «крузы» для мирового «Туринга».

Пусть вас не вводит в заблуждение внешность кроссовера – спортсмены способны создать только болид. Причем по золотым в плане затрат гоночным технологиям. За внешностью концепта (а они бывают и с серийной начинкой) скрывается типичный спорт-прототип.

В этом ракурсе видно, что пришлось раздуть колесные ниши – колея намного увеличена.

Салон превращен в двухместный кокпит гоночного автомобиля.

Кузов «Джука-R» лишь внешне напоминает серийный, перекроили его основательно.

«Джук-R» дебютировал в Дубае, произвел впечатление на местную публику, и, говорят, «Ниссан» получил заказы на производство нескольких экземпляров. В заказы верю, в производство точно таких же машин – нет. Потому как это слово подразумевает хоть мизерный, но тираж, а еще – дорожный автомобиль. Несколько оборудованных дугами экземпляров – это, скорее, сборка. Дорогостоящая сборка почти гоночных аппаратов, что осядут в коллекциях шейхов и будут изредка выезжать на трек-дни. Убежден: тот, кому по средствам такой кроссовер, не согласится каждый день протискиваться в салон, огибая трубы каркаса. Он пожертвует комфортом только ради того, чтобы иногда потешить самолюбие на гоночной трассе. ЗР

На правах рекламы

реклама

эволюция технологий

MDD-6240S
Автомобильный
мультимедийный ресивер

MYSTERY

- Встраиваемая мультимедийная система размером 2 DIN
- Широкоформатный сенсорный ЖК монитор размером 6.2"
- Изменяемая многоцветная подсветка элементов управления
- Совместимость со штатными кнопками управления на руле
- Совместимость с форматами:
DVD/VCD/CD/CD-R/RW/DVD±R/RW/MP3/MPEG4
- Воспроизведение WMA/JPEG файлов
- Встроенный ТВ-тюнер SECAM/PAL/NTSC
- FM/AM/УКВ радиотюнер
- Разъем для подключения USB
- Разъем для карт памяти microSD
- Четырехканальный линейный выход RCA
- 2 видеовыхода
- Дополнительный аудиовход на передней панели
- AV вход для внешнего источника сигнала
- Видеовход для камеры заднего вида
- Выход на сабвуфер
- Максимальная выходная мощность 4 x 50 Вт

www.mysteryelectronics.ru

РАСКРУТКА ПО ГРАФИКУ

Кубок «Лада-Гранта» проходит своим чередом: все намеченные гонки состоялись, в том числе в Будапеште и Киеве. Отличный пример того, как при должной поддержке завода может успешно выжить любая гоночная серия. Стартует на этапах 10–12 экипажей, гонка длится час, с обязательным пит-стопом, на котором быстрота механиков роли не играет: время пит-стопа фиксированное. Недостатки: мало машин, мало борьбы. Впрочем, выполнению главной задачи турнира – раскрутке новой модели – это не вредит.

Одержав победу на «Смоленском кольце», дуэт Дмитрия Брагина и Максима Симонова немного приблизился к лидерам – москвичам Михаилу и Юрию Лобода. В зачете Кубка России (минус этап в Киеве) ситуация иная: Брагин и Симонов лидируют.

ДЕРЖИМ МАРКУ

Россияне покинули чемпионат Европы по кроссу, но продолжают играть важные роли в ралли-кроссовом первенстве Старого Света. Оно, наверное, и к лучшему, поскольку турнир этот более серьезный и стартуют в нем пилоты из трех десятков стран. Полсотни гонщиков набрали очки в главном дивизионе «СуперКарс», где состязаются 500-сильные полноприводные машины. А лидирует действующий чемпион Тимур Тимерзянов. На «Ситроене-DS3» казанец выиграл пять этапов из восьми и накопил такой перевес, что в оставшихся двух гонках ему достаточно разок финишировать в первой десятке.

А вот в младшем «Супер1600» мы позиции несколько сдали. Ильдар Рахматуллин («Рено-Клио») с одной победой занимает четвертое место и сохраняет шансы на любое из призовых мест. На что-то может претендовать и Вадим Макаров («Шкода-Фабия») – по сумме восьми гонок он шестой. Здесь тоже около двух десятков пилотов, которые не пропускают этапы, но в целом этот класс, конечно, дивизиону «СуперКарс» уступает.

На правах рекламы

ГРАН-ПРИ БЕЗ ЗВУКА?

Компания «Формула-Е холдингс» подписала соглашение с FIA о проведении гонок электрических формул. В перспективе это многоэтапный турнир, а дебют состоится в 2014 году на улицах Рио-де-Жанейро.

Президент Международной автомобильной федерации Жан Тодт считает, что серия будет зрелищной и поддержит такие ценности, как экологически чистая энергия, мобильность и прогресс.

Прототип Formulec EF 01 представлен еще два года назад и побывал, в частности, на шоу Moscow City Racing. Шасси от «Мерседес GP», батареи «Сафт», моторы «Сименс», коробка «Хьюланд», колеса OZ, шины «Мишлен». Максималка 250 км/ч и 100 км/ч за 3 с – обычные для бензиновых формул показатели. Сочный звук гоночных моторов – привычный для зрителей стереотип, который придется как-то разрушить.

Что касается экологии, то большую часть электроэнергии по-прежнему добывают, что-нибудь сжигая. И если электромобиль не портит воздух большого города, это еще не означает, что планета стала чище.

КАЛЕНДАРЬ

6–7.10 чемпионат России по ралли-кроссу, Воронеж
6–7.10 Кубок России по ралли, «Кубань», Краснодарский край
12–13.10 Кубок России по ралли-рейдам, «Осенний штурм», Коломна
13–14.10 Кубок «Лада-Гранта», финал, «Казань-Ринг»
27–28.10 «Большой приз УАЗ», кросс, Ульяновск

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

8-й этап, Ралли Финляндии

1. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-DS3»)	2:28.11
2. М. Хирвонен (Финляндия, «Ситроен-DS3»)	0.06
3. Я.-М. Латвала (Финляндия, «Форд-Фиеста»)	0.35
4. П. Сольберг (Норвегия, «Форд-Фиеста»)	0.56
5. М. Остберг (Норвегия, «Форд-Фиеста»)	2.32
6. О. Тянак (Эстония, «Форд-Фиеста»)	2.47

9-й этап, Ралли Германии

1. С. Лоэб	3:41.52
2. Я.-М. Латвала	2.00
3. М. Хирвонен	2.31
4. М. Остберг	3.24
5. К. Эткинсон (Австралия, «Мини-Джон Купер Уоркс»)	9.10
6. С. Ожье (Франция, «Шкода-Фабия»)	9.50

После 9 этапов, пилоты

1. С. Лоэб	199
2. М. Хирвонен	145
3. П. Сольберг	104
4. М. Остберг	102
5. Я.-М. Латвала	87
6. Е. Новиков	55

На правах рекламы

С ЛЕГЕНДОЙ НА ТЫ

Только трек, только мощность, только скорость. Особенности обучения в школе прославленной марки изучал **Александр Крючков**. Фото «Порше».

Школа спортивного вождения «Порше», которая насчитывает больше десятка отделений по всему миру, готовится прийти в Россию. Чтобы заявить о себе и заодно отладить работу в нашей стране, представители немецкой фирмы предложили журналистам автомобильных изданий пройти несколько курсов обучения на гоночной трассе «Нижегородское кольцо».

По первому впечатлению, в компании настроены серьезно – в автопарк попали несколько 911-х нового поколения, «Бокстер» и «Кайман». А учат управляться с ними пилоты-испытатели «Порше» датчанин Ян Калмар и немец Тимо Клук. Они не только познакомят с теорией управления автомобилем, обратят внимание на распределение веса и предел сцепления колеса с дорогой, но и похвастаются техническими достижениями инженеров марки и помогут применить их в деле.

Здесь, разумеется, можно научиться ездить не только безопасно, но и быстро – характеры автомобилей располагают. Поскольку программы имеют спортивную направленность, то полученный опыт применим скорее на треке, нежели на обычной дороге. А тем, кто чувствует себя неуверенно за рулем семейной машины, для начала стоит пройти где-нибудь обычную контраварийную подготовку. Зато людям, имеющим некоторые навыки и деньги на спорткар, весьма кстати понять, как он среагирует на те или иные действия водителя. Школы спортивного вождения «Порше» в разных странах предлагают последовательную систему учебных курсов на гоночных трассах, каждый следующий урок – продолжение и развитие предыдущего. Помимо них есть обучение внедорожной езде и управлению машиной на скользких покрытиях, а также специальные программы (например, для владельцев «классических» автомобилей). Набор доступных курсов и их содержание зависят от конкретной страны. Какие будут в России, чему там будут учить и почем – обязательно расскажем. ЗР

Спортивное торможение даже с высокой скорости не должно быть затянутым. Короткое, интенсивное, с заметным клевком на переднюю ось – именно так правильно.

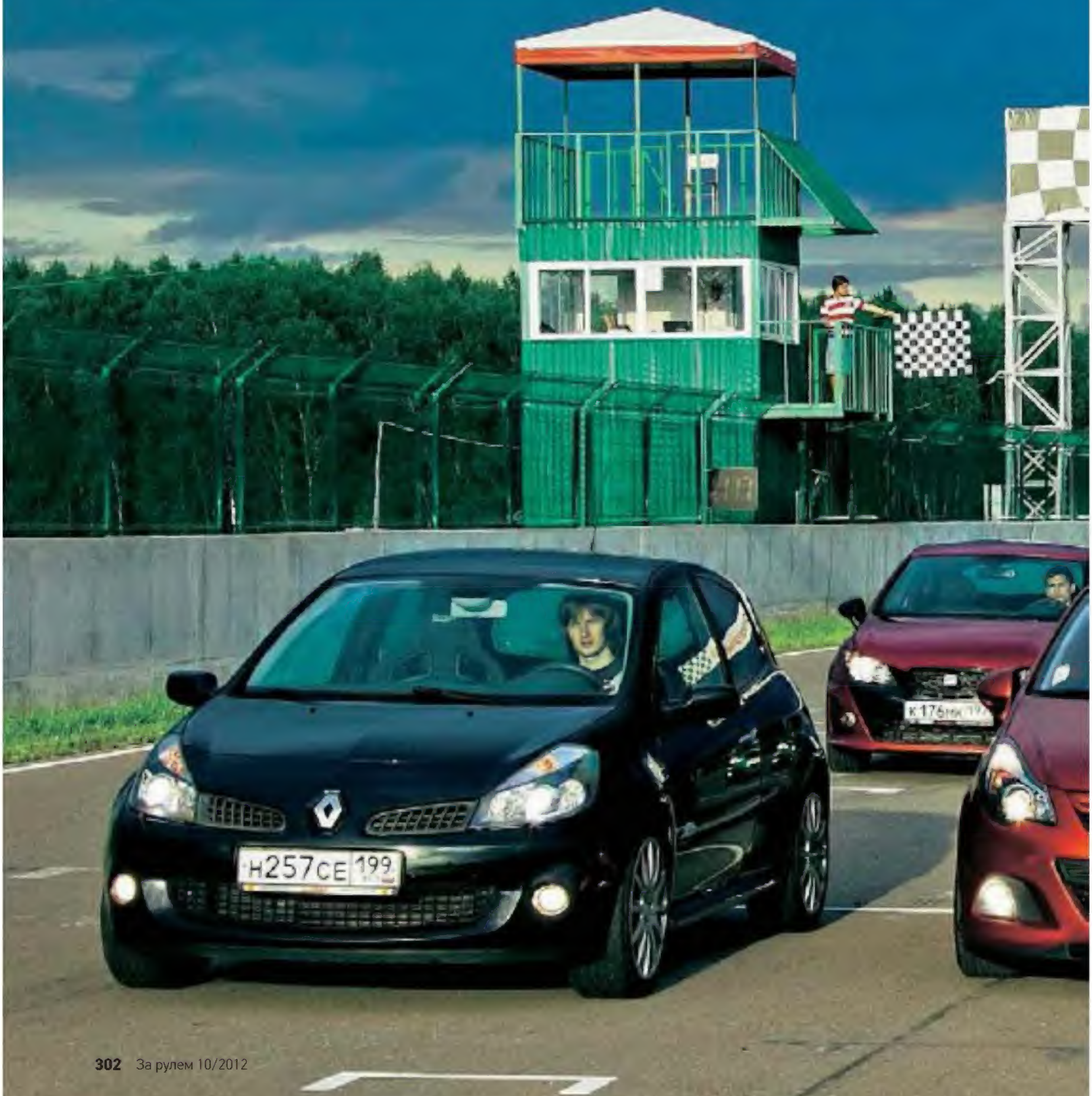
Лидирующий «Порше» с инструктором Тимо Клуком ведет пелетон учеников по гоночному треку. Режим отнюдь не прогулочный.

В комплексное упражнение включена «змейка». Она учит работать рулевым колесом, педалью газа и развивает чувство автомобиля.

CITROEN DS3, SKODA FABIA RS, SEAT IBIZA CUPRA, RENAULT CLIO RS, MINI COOPER S COUPE, OPEL CORSA OPC NUERBURGRING EDITION

ЛИХА БЕДА

Распаленный тестом горячих хэтчбеков на гольф-платформе (ЗР, 2012, № 7), **Вадим Никишев** собрал заряженных малышей классом поменьше. Фото **Александра Батыру**.



Смотрите на iPad:
гоняем по Нижегородскому кольцу

НИЖЕГОРОДСКОЕ КОЛЬЦО

Сначала была «Корса». То есть в пресс-парке компании появилась версия «ОРС Нюрбургринг Эдишн»: 211 турбосил, еще более жесткая подвеска, четырехпоршневые тормоза «Брембо», межколесный «самоблок»... Кому с такой тягаться? Александр Гармаш, организатор любительской гоночной серии для поклонников хот-хэтчей, подсказал: в соперники годятся такой же мощный «Мини-Джон Купер Уоркс» либо «Рено-Клио RS» (201 л.с., механика). Остальные малыши, по опыту соревнований горячих хэтчбеков, самой мощной «Корсе» заметно сливают.

Поэтому на «Смоленское кольцо» мы отправились на двух машинах – «Корса ОРС Нюрбургринг Эдишн» и «Клио RS». Но кто же из них быстрее, в тот раз выяснить не удалось: преодолев триста с гаком километров от столицы до автодрома, перед самым въездом на «Смоленское кольцо» я уронил «Опель» в небольшую, казалось, ямку. Звонкий удар – и «изолента» на 18-дюймовом диске испустила дух. Визит в шиномонтаж вернул «Корсе» способность двигаться, но с такой латкой о рекордных заездах речь уже не шла.

Чемпионат RHHCC вновь пришел на помощь. «У нас через неделю этап в Нижнем Новгороде, – ободрил Саша Гармаш. – Берите любые два хот-хэтча в представительствах

CITROEN DS3

ВРЕМЯ КРУГА
2.07,4

У «Ситроена-DS3» недостаточная поворачиваемость: автомобиль вывалива-ется передней осью и вяло реагирует на прикрытие газа, так что в повороты приходится заходить очень аккуратно. Разгруженные колеса проскальзывают на разгоне и в поворотах, несмотря на скромную мощность. Мотора мало: ускорение даже на второй передаче – без огонька. Коробка четкая, но ряд для трассы длинный. Тормоза быстро нагрелись, а затем коробление дисков привело к вибрации на педали.

SKODA FABIA RS

ВРЕМЯ КРУГА
2.05,0

«Шкода-Фабия RS» понравилась сба-лансированным шасси – обнаружилась легкая недостаточная поворачиваемость, но под сброс газа машина ввинчивается в поворот. Электронная имитация «само-блока» помогает, но через раз, как и «брейк эссист»: порой «Фабия» самостоятельно продолжала дотормаживать, когда пора было разгоняться. Тюнинговые механиз-мы Proma отличаются чуть большей, чем у штатных, цепкостью и хорошей стабильно-стью. Мотор с комбинированным наддувом эластичен, коробка DSG шустрая и плавная.

СК «ОЛИМПИЙСКИЙ»
4 НОЯБРЯ

MONSTER X TOUR
БИТВА АВТОМОБИЛЬНЫХ МОНСТРОВ!

786·33·33 БИЛЕТЫ В КАССАХ СК «ОЛИМПИЙСКИЙ» www.olimpik.ru

реклама

SEAT IBIZA CUPRA

ВРЕМЯ КРУГА
2.04,1

«СЕАТ-Ибица Купра» в редком обвесе «Боканегра» технически идентична «Шкоде». Шасси отличается нюансами, но роботизированная коробка работает с рывками и заминками. Осаживать ступенями не получается ни в «Ибице», ни в «Фабии»: DSG позволяет лишь выбрать перед виражом наиболее подходящую по оборотам передачу. Перегревается двигатель, быстро теряют эффективность штатные тормоза. Зато ассистент торможения не беспокоил.

RENAULT CLIO RS

ВРЕМЯ КРУГА
2.01,8

«Рено-Клио RS» – боец: плотная подвеска, великолепная управляемость. Беспрекословно следует за управляемыми колесами. Высокооборотный двухлитровый атмосферник позволяет выходить из каждого поворота как на резинке, с ровным и мощным ускорением. Передачи меняются четко, ряд выбран оптимально. Даже привод сцепления заточен на быстрые переключения, а синхронизаторы выдерживают ударные нагрузки. Тормоза хороши: механизмы хваткие, стабильные.

АКЦИЯ на бензопилы и всасывающие измельчители STIHL с 01.09.2012 по 15.11.2012

Бензопилы:

MS 230	MS 250	MS 241	MS 260	MS 361
12 490 руб.	14 490 руб.	21 990 руб.	19 990 руб.	22 490 руб.

Всасывающие измельчители:

SH 86	SHE 81
13 990 руб.	5 990 руб.

Приобрести технику STIHL, а также получить качественную консультацию и сервис можно у официального дилера STIHL. Адреса дилеров, полную информацию об ассортименте Вы найдёте на нашем сайте. Для Вас также действует горячая линия STIHL.

www.stihl.ru
8 800 4444 180
(Все звонки по России бесплатно)

STIHL®

MINI COOPER S COUPE

ВРЕМЯ КРУГА
2.00,3

«Мини-Купер S»: ему, по ощущениям, тоже не хватает 184-сильного мотора, но это из-за возможностей плотного шасси. Купе беспрекословно слушается острого руля. Баланс нейтральный, под сброс газа машина ныряет в поворот. Все портит автомат: смены ступеней быстрые, но невпопад. Честного ручного режима нет, в ходовом вираже то не хватает тяги на выходе, то произвольный переход на пониженную передачу дестабилизирует машину. Замедление на первых кругах достойное.

OPEL CORSA OPC NUERBURGRING EDITION

ВРЕМЯ КРУГА
1.57,9

«Опель-Корса ОРС Нюрбургринг Эдишн» отрабатывает приставку к имени на все сто: по ощущениям, этот автомобиль – самый близкий к гоночному среди участников теста. Очень жесткая подвеска, отменное поведение в поворотах – во многом благодаря «самоблоку». Зевать не приходится: передачи короткие, мотор злой, только успевай переключаться. При этом тяги хватает, чтобы не опускаться лишний раз на пониженную. Тормоза очень надежны, соответствуют возможностям шасси и силового агрегата.

Автодром «Нижегородское кольцо» живет полноценной гоночной жизнью: принимает этапы чемпионата России и любительских гонок, проводит собственные курсы водительского мастерства. В этом году тут побывала «Янтарная Волга» и стартовала бюджетная серия NLS.

У «Мини» и «Ситроена» аналогичные 1,6-литровые турбомоторы разной степени форсировки. Полутора сотням сил DS3 помогает четкая механика, мощь 184 л.с. «Купера S» портит дерганый автомат.

и приезжайте на гонки. А мы вам еще машины найдем!» И мы двинулись на «Нижегородское кольцо» на 184-сильном «автоматическом» купе «Мини-Купер S» и «Ситроене-DS3» с мотором 150 л.с. и 6-ступенчатой механикой.

«Тебе, наверное, в «Ситроене» хорошо!» – прокряхтел коллега на промежуточной заправке, вылезая из «Мини». Да, DS3 заметно комфортнее «Купера». Шины у обоих одинаковые, размером 205/45R17, но подвеска «Ситроена» заметно комфортнее. Ощущение на дорогах общего пользования – будто едешь на обычном городском автомобиле, и только ощутимое ускорение от 1,6-литрового агрегата намекает на потенциал DS3.

Своим ходом из Москвы до «Нижегородского кольца» добирались и 180-сильная «Шкода-Фабия RS», и соплатформенный «СЕАТ-Ибица Купра» с таким же мотором 1,4 л и 7-ступенчатой коробкой DSG. Без проблем доехал частный «Рено-Клио RS». А вот владелец «Корсы ОРС Нюрбургринг Эдишн» не захотел испытывать судьбу – отправил машину на автовозе.

Тест помогал провести директор трассы «Нижегородское кольцо» Вадим Баханов. Впрочем, наши мнения совпали, и прогноз Саши Гармаша тоже оказался верным: «Корса ОРС Нюрбургринг Эдишн» – фактически полуфабрикат для трек-дней. Убери задние сиденья, сними обивки, поставь каркас – и можно организовать Монокубок. Неслучайно по классификации серии RHHCC машина выходит за рамки класса Warm-Street, в который заявились остальные участники нашего теста, и попадает в более взрослый Hot-Street. Второе место у «Рено-Клио RS» – он заметно отличается от «Опеля» повадками, но тоже очень быстр. На третьей ступени пьедестала купе «Мини-Купер S». Хотя по времени круга оно и опережает «Рено», его повадки в очередной раз подтвердили, что автомат не лучшая коробка для трека.

Остальным досталась роль гарнира: «Фабия» и «Ибица», несмотря на техническое родство, отметились нюансами в поведении и времени на круге. А «Ситроен-DS3»... Его проигрыш соперникам на автодроме был предопределен: в соответствии с требованиями RHHCC авто попадает на нижнюю границу зачета Warm-Street, где ему приходится бороться с куда более мощными машинами. Впрочем, наши замеры показали, что можно объехать и их – многое зависит от пилота. ЗР

Вадим БАХАНОВ,
мастер спорта, генеральный директор АСК «Нижегородское кольцо»

«Опель-Корса ОРС Нюрбургринг Эдишн» приберегли напоследок, и не зря. На его фоне остальные машины заметно медленнее. Ощущения? Как от «Нюрбургринга»! Эта машина ближе всего к гоночной технике: быстрая, собранная, с отличной динамикой и управляемостью.

Неплох и «Рено-Клио RS» – очень правильный и честный автомобиль, а отдельные моменты, например работа механики, понравились даже больше, чем в «Корсе». «Мини» проходит трассу быстрее, чем «Рено», но подводит автомат: на выходе из поворота он то не позволяет двигателю развить максимум, то вдруг ударно переходит вниз и срывает колеса в пробуксовку.

«СЕАТ-Ибица Купра» и «Шкода-Фабия RS» понравились балансом: шасси заточено на нейтральную поворачиваемость, моторы с комбинированным наддувом эластичны. Жаль, на «Ибице» дерганая коробка, быстро сдают штатные тормоза и греется мотор. «Фабия» с опционными тормозными дисками стабильнее, но там больше претензий к высокой посадке.

«Ситроен-DS3» со 150-сильным мотором должен быть неплох в городе – там он наверняка покажется и комфортным, и динамичным. А вот на автодроме ему тяжело: очень долго разгоняется на каждой ступени, кренится и вываливается передней осью из поворота.

ПЬЕДЕСТАЛ ПОЧЕТА

Место/автомобиль	Градус эмоций	Время круга	Максимальная скорость, км/ч*	Время разгона 0–100 км/ч, с*	Максимальная скорость на круге, км/ч	Цена, руб.**
1 «Опель-Корса ОРС Нюрбургринг Эдишн»	8	1.57,9	230	6,8	159,5	1 160 000
2 «Рено-Клио RS»	7	2.01,8	225	6,9	153,4	999 000
3 «Мини-Купер S Купе»	7	2.00,3	224	7,1	157,4	1 155 000
4 «Шкода-Фабия RS»	6	2.05,0	224	7,3	158,3	815 000
5 «СЕАТ-Ибица Купра»	6	2.04,1	225	7,2	158,7	н.д.
6 «Ситроен-DS3»	5	2.07,4	214	7,3	147,3	835 000

**Паспортные данные.* ***Базовая версия.*

ЗР
За рулем
За рулем
iPad-версия
октябрь
Знакомьтесь с новым
«Фольксвагеном-Гольф».
Проследите хронологию
марафона «60 часов «За рулем».
Сведите в поединке
обновленную «Хонду-Сивик»
и «Мазду-3», пережившую
легкий рестайлинг.
Испытайте в деле
«Мицубиси-Аутлендер».
Дирижируйте оркестром
из «СЕАТа-Ибица», «Ситроена-С3»
и «Фиата-Пунто».
Вскройте механические
блокираторы рулевого вала.
Окажитесь в салоне
новой «Мазды-6».
Сравните новый
«Рейндж-Ровер»
с предшественником.
Минуйте заторы с помощью
антипробочных сервисов.
Узнайте, какой
из шести хот-хэтчей быстрее
на «Нижегородском кольце».
Проголосуйте за номинантов
Гран-при «За рулем» 2013года.
И ещё много всего
интересного...
Скачивайте бесплатно в
App Store
OUTLANDER
жми на все

НЕ ЕДИНЫМ ВИЗАЖЕМ

О красотах Карелии написано много – тут и правда замечательная природа. Но **Анна Клепач** взглянула на этот регион под другим углом. Фото автора.

Кижи никогда не были густонаселенным местом. Это и неудивительно – жить на острове всегда сложнее, чем на материке. В XVI веке тут стояло всего 14 крохотных деревенек. Сейчас сохранились две, а живут в них 14 человек.

Изображение двадцатидвуглавой Преображенской церкви в Кижах – одно из самых растиражированных. По легенде, мастер построил церковь одним-единственным топором, а потом выбросил его в озеро, чтобы никто больше не создал ничего подобного.

Обычно в Карелию едут ради красивых видов, хорошей рыбалки и охоты. А уж сколько тут грибов и ягод! Но по мне, сюда стоит отправиться ради изучения прошлого. Когда я, еще студентка, готовилась к экзамену по отечественной истории, в голове был только один вопрос: «Ну почему же у нас не было ни одного спокойного десятилетия, чтобы без войны, голода или правителя-тирана?». Карелия же – Россия в миниатюре. Почему? Сейчас объясню!

ДОКАЗАТЕЛЬСТВО ПЕРВОЕ

Дорога от Санкт-Петербурга до Петрозаводска – просто замечательная! Покрытие ровное, разметка свежая, знаки в подавляющем большинстве установлены по уму. Ехать бы по такой дороге да радоваться жизни. Но тут на сцену выходят местные водители, которые портят идиллию. Пойти на обгон на древнем дребезжащем «жигуленке» перед закрытым поворотом – раз плюнуть! Вот уж точно, в России не бывает без бед – даже если есть хорошие дороги, дураки найдутся.

Сначала я пожалела, что из всех «субару», которые организаторы приготовили для журналистов, выбрала «Форестер» с 263 «лошадками». Ну зачем мне на таких хороших трассах вседорожник, да еще такой мощный? Но стоило въехать в Петрозаводск, картина изменилась. Местами тут встречаются ямы, в которых недолго и колес лишиться. А «Форестер» проглатывал все неровности играючи. Плюс багажник, запросто вмещающий два объемистых чемодана. Красота!

ДОКАЗАТЕЛЬСТВО ВТОРОЕ

На маршруте Петрозаводск – Сегежа мне досталась «Субару-Легаси». Дороги здесь уже не столь образцово-показательные, как под Питером. Но «Легаси», несмотря на жесткую подвеску, особого дискомфорта не доставляла. Ей, конечно, хотелось бы более ровного асфальта под колесами, однако с небольшими волнами и выбоинами справляется спокойно. И у «Легаси», и у «Форестера» двигатели мощные, но на последнем не тянет нестись сломя голову. Нет, не подумайте, что у него неважная управляемость, с ней все в полном порядке. Просто автомобиль располагает к спокойной езде и созерцанию окрестностей. А вот на «Легаси» хочется дубасить. Пожалуй, эта машина не создана для путешествий – на ней все самое интересное можно проскочить.

Небольшой городок Сегежа производит удручающее впечатление. Бараки, бараки, двухэтажные кирпичные домики с отвалившейся штукатуркой и прогнившими рамами, громадина целлюлозного завода... А неподалеку зона с колючей проволокой и вышками

Высота стен Соловецкого монастыря достигает 11 метров, толщина – до шести. Захватить такую крепость – задача практически невыполнимая.

Кижский погост охраняется ЮНЕСКО. Служители музея не скрывают, что этот статус – большое счастье: все реставрационные работы ведутся под постоянным строгим контролем. Бревна, из которых сделаны все экспонаты, – материал недолговечный, поэтому «ремонт» приходится делать часто.

с автоматчиками. После такого зрелища очень забавно включить телевизор и послушать парочку выступлений представителей власти: «Уровень жизни граждан с каждым годом становится все выше, жилой фонд постоянно обновляется, а уж безработица так сокращается, так сокращается – вам и не снилось!». Наверное, это всё о какой-то другой России.

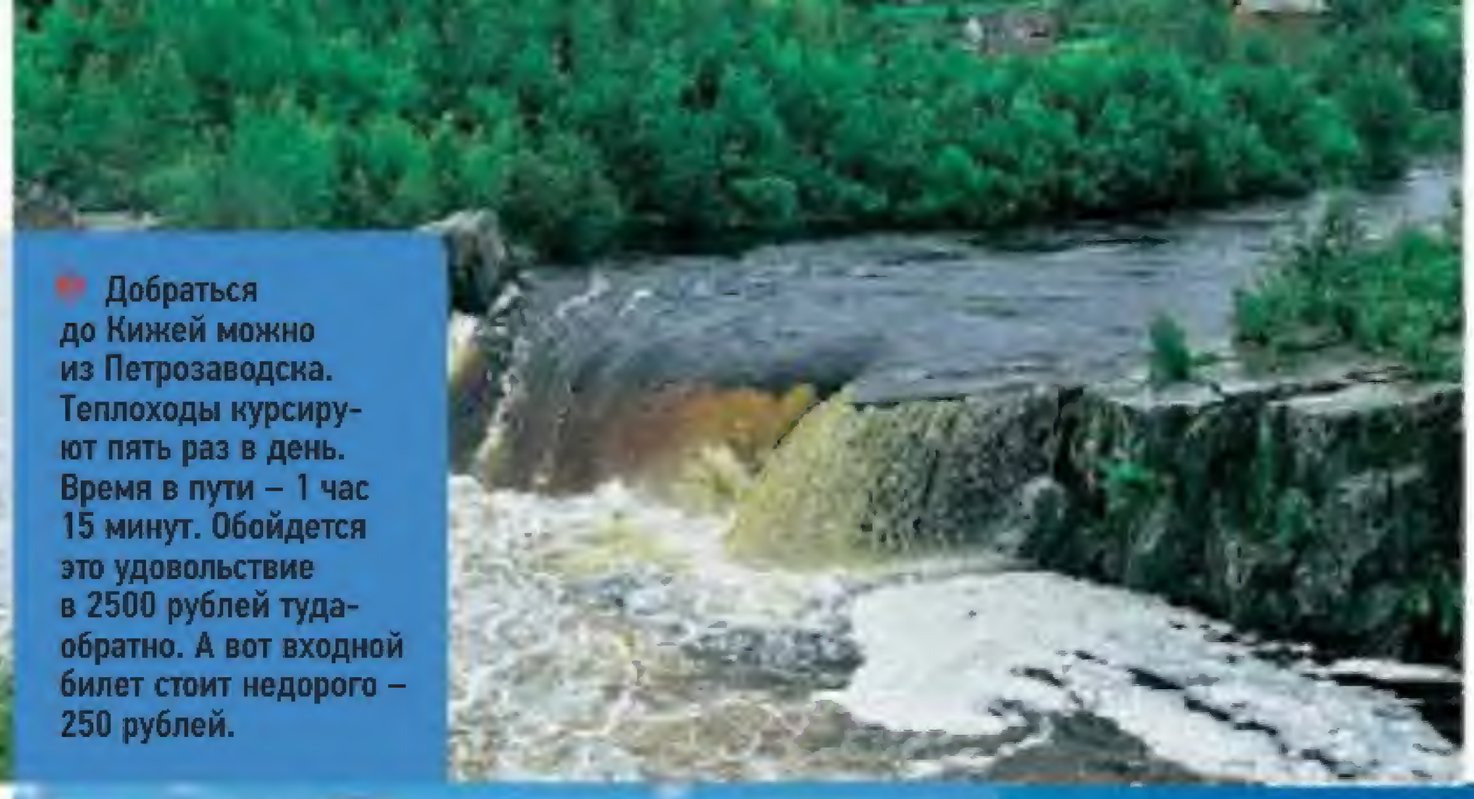
Прекрасная иллюстрация к федеральной программе «Молодой семье – доступное жилье».

ДОКАЗАТЕЛЬСТВО ТРЕТЬЕ

А сразу за Сегежей – Беломорканал. 227 км водного пути, почти 3000 км железной дороги, шлюзы – всё построено за 20 месяцев, 500 грамм хлеба в день и немного баланды из водорослей на каждого заключенного. Прибавьте сюда практически полное отсутствие техники и холодный климат – лозунг «Слава СССР!» становится издевкой.

Пробраться к каналу на простой легковушке сложновато – слишком уж глубокие ямы на пути. А вот на «Субару-XV» – легко, причем не боясь за бамперы и пороги: дорожный просвет в 220 мм позволяет забыть о всяких мелочах. Трассы тоже не блещут ровным покрытием, количеству заплаток позавидует лоскутное покрывало. Благо, ремонт дорог встречается часто, – такими темпами местные власти приведут всё в порядок очень быстро. И «реставрацию» здесь проводят на совесть: снимают весь асфальт,

Беломорским петроглифам около 5000 лет. В те времена изображения, выбитые на скалах, заменяли древним людям газеты, телевизор и Интернет.

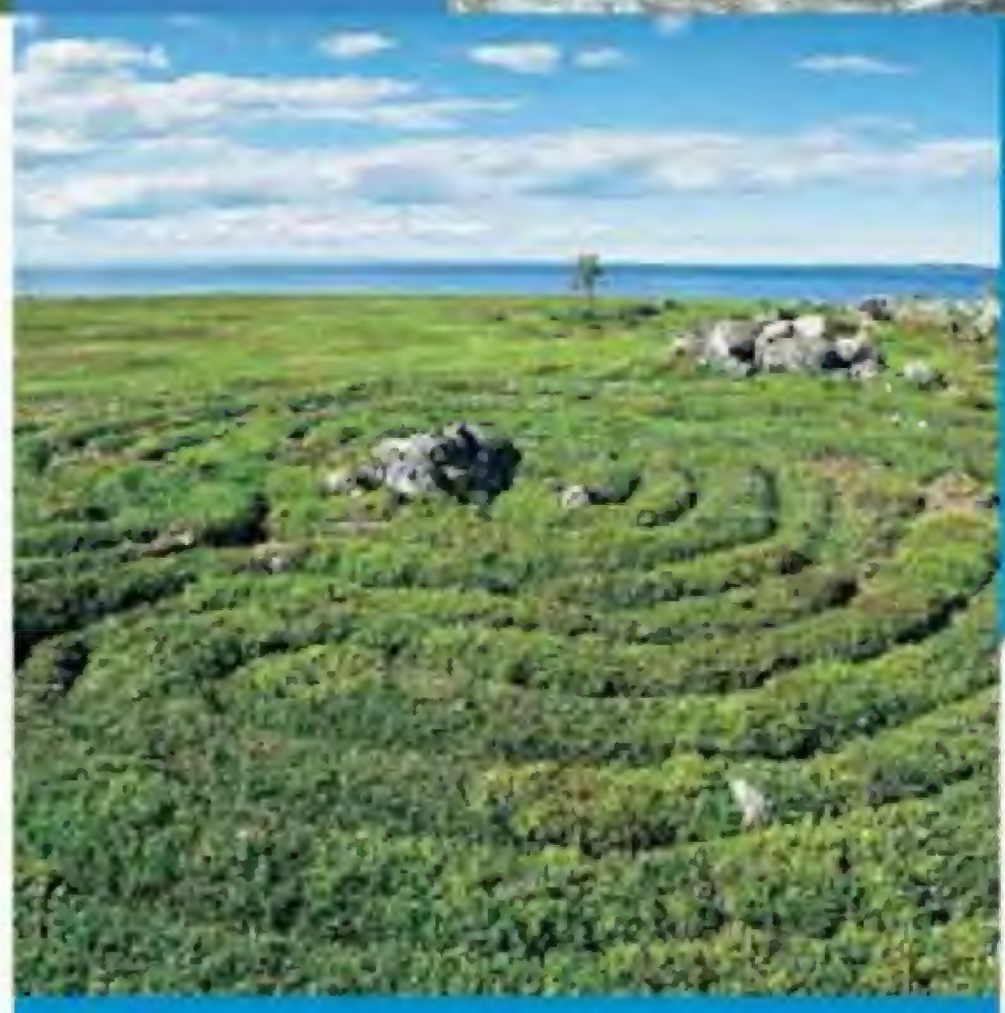


Добраться до Кижей можно из Петрозаводска. Теплоходы курсируют пять раз в день. Время в пути – 1 час 15 минут. Обойдется это удовольствие в 2500 рублей туда-обратно. А вот входной билет стоит недорого – 250 рублей.

делают песчаную подушку, выставляют знаки и придумывают пути объезда.

А дальше Соловецкие острова – место, от которого у меня бегут мурашки по спине. В советские годы здесь находился печально известный лагерь; у тех, кто сюда попадал, не было шансов вернуться домой. Сейчас в одном из бараков, бережно сохраненных активистами, находится музей. Посетив его, испытываешь стыд за свою страну. И это чувство не способны заглушить даже невероятно красивые розово-голубые закаты вкупе с огромными радугами.

Наверное, есть в Карелии города, в чьей истории не было потрясений, – просто мы ехали другим маршрутом. Но по мне, путешествие с целью насладиться как можно большим количеством захватывающих видов – банально. Иногда стоит отправиться по знаковым местам, чтобы лучше понять свою историю. И не так остро реагировать на нынешние политические игрища – бывало в нашей стране и похуже. ЗР



Заячий остров совсем микроскопический – обойти его по кругу сумеете за 30 минут. Тут есть деревянная церковь XVIII века и лабиринты, которым около 4000 лет. Самая правдоподобная версия – лабиринты делали, чтобы души умерших заблудились и не смогли вернуться в мир живых.

Тем, кто путешествует по Карелии, часто придется ходить на лодках и кораблях. Советую запастись хлебом, сыром, чипсами – все это с удовольствием примут от вас чайки. Двухчасовой переход по озеру пролетает незаметно, если все это время кормить птиц. Но не теряйте бдительности! Пернатые – существа неблагодарные, покусать руку дающего могут запросто.

ЧИТАЙТЕ В ОКТЯБРЬСКОМ НОМЕРЕ

ШЕСТЕРО НА ОДНОГО
Литровые спортбайки 2012 года

LA BRUTALINA
MV Agusta Brutale 675, родстер

ЧЕТЫРЕ ВКУСА
Покупаем KTM 640 LC4

ЕДИНСТВО НЕПОХОЖИХ
Обзор рынка 250-кубовых эндуро

РЫБИНСКИЕ СНЕГОХОДЫ
Модельный ряд 2013 года

КИРДЫК ВАШЕЙ АМЕРИКЕ!
Чемпионат мира по кастомайзингу в Стуржисе

WSBK ПОД ВОЛОКОПАМСКОМ
Российский этап Мирового Супербайка

ДОРОГА ДОРОГ
Путешествие по Индии

В КАЖДОМ НОМЕРЕ:
ТЕСТЫ И ПРЕЗЕНТАЦИИ НОВИНОК, ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ, СОВЕТЫ ПОКУПАТЕЛЮ, НОВОСТИ ТЕХНИКИ, ТЮНИНГ, ПУТЕШЕСТВИЯ, СПОРТ

ЧТОБЫ НЕ ПРОПУСТИТЬ САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ, ПОДПИШИТЕСЬ В ЛЮБОМ ОТДЕЛЕНИИ СВЯЗИ СНГ

ПОДРОБНОСТИ НА САЙТЕ MOTO.ZR.RU

РЕКЛАМА

ПОЧТОВЫЙ ВАГОН

Что делать, если страсть как хочется стать обладателем уникального автомобиля за «бюджетные» деньги? Надо просто собрать его самому из машинокомплекта, убедился **Алексей Воробьев-Обухов**.

Этот «Мерседес» вовсе и не «Мерседес», а «Газель». Только не наша, а американская мечта. Реплика модели 1929 года с фордовской «четверкой» под капотом. В ней даже есть магнитола и сигнализация.

Пример кит-кара из США – Superformance MKIII. Это реплика третьего поколения Shelby Cobra. Не машина – ураган: под капотом, который, собственно, и есть почти весь автомобиль, скрываются 435 л.с.! Так что с педалью газа нужно обращаться весьма нежно, по крайней мере в городе.

Любителям внедорожных приключений понравится автомобиль из набора Dakar 4×4. Не смотрите, что машина маленькая, – в ней под капотом исключительно «восьмерки» объемом от 3,5 до 5,7 л! А вот параметры геометрической проходимости: клиренс 280 мм, углы въезда/съезда 54/75°, угол рампы 162°. Кто в теме, все поймет!

Чаще всего в ящиках отправляют уникальные реплики некогда знаменитых моделей. Такой набор стоит не менее 10 000 долларов. Зато получите настоящий шоу-стоппер, на который гарантированно будут оборачиваться на улицах. Если, конечно, удастся пройти довольно утомительную в России процедуру постановки самоделки на учет. Что касается таможни, то в этом случае она дает добро на ввоз не автомобиля, а запчастей для личного пользования (разумеется, при предоставлении счета с указанием их стоимости). За сертификацию авто из машинокомплекта придется выложить еще пару тысяч долларов.

В кит-каре использованы современные агрегаты и материалы, есть нейтрализаторы и поворотники, мощные фары и, может быть, даже керамические тормоза и детали кузова в стиле ретро с незаурядной внешностью.

Компаний, предлагающих наборы для самостоятельной сборки, пожалуй, больше, чем обычных автозаводов. В одной только Англии их шестьдесят две! Парочка таких предприятий обнаружилась в Эстонии, где обычных автозаводов вовсе нет. А в Новой Зеландии кит-кары выпускают восемь производителей.

В ящике могут лежать не все необходимые для сборки узлы. Можно, например, найти наборы без двигателя

Картинка из будущего? Отнюдь – реплика автомобиля Eagle SS, выпускавшегося... в 1981–1998 гг. Под пластиковым кузовом кит-кара найдутся узлы «Жука», «Форда», «Ровера». Разогнаться до 200 км/ч? Запросто.

Еще один вариант самостоятельного творчества: на базе кит-кара – реплики Citroen Dyane (оригинал выпускался на платформе 2CV с 1967 по 1983 год) владелец создал автомобиль поистине уникального дизайна. Только представьте себе, какой фурор вызывает его появление на улицах.

Хотите сразить всех наповал? Тогда вам подойдет трехколесный Blackjack Avion. Хотя этот набор родом из Великобритании, мотор и коробка передач рекомендованы от классического немецкого «Жука». Но в наборе их нет.

Самые распространенные кит-кары – версии знаменитого «Лотоса-7». Этот класс авто называют LSIS (Lotus Seven Inspired Sportcars). Двигатель тут может быть хоть вазовской «четверкой» (его можно найти в эстонских наборах), хоть «восьмеркой» от «Шевроле».

и коробки передач – с указанием на подходящие агрегаты.

Смысл тут в экономии: можно отдельно прикупить нужный мотор на вторичном рынке, что, разумеется, существенно удешевит будущий автомобиль.

Как правило, автомобили из наборов – это рамные или пространственно-рамные конструкции с обшивкой из пластиковых панелей. Каркас обеспечивает безопасность, обшивка – нужный внешний вид. Ездят такие авто быстро благодаря малой массе. Но не ждите привычного в серийных машинах комфорта. Климат-контроль, шумоизоляция, мягкая подвеска – за этим следует обращаться в обычные автосалоны.

А куда обратиться за кит-каром? Для начала зайдите, например, на сайт www.kitcar.ru, ссылки с которого приведут вас в поистине безграничный мир любителей конструкторов. ЗР

СТОЙ! КТО ИДЕТ?

Пограничные переходы вроде бы должны работать по единым правилам. Но разница между ними порой огромная! Мы оценили те из них, через которые этим летом проехали наши журналисты. Рейтинг составил **Игорь Моржаретто**.

БЕЛОРУССИЯ – ПОЛЬША,

МАПП «Варшавский мост» (Брест – Тересполь)

ВЛАДИМИР СОЛОВЬЕВ:

Подъехали в 20:15, в четверг. Оказалось, тут пересменка, поэтому накопилось порядочно машин. Смышленый парень предложил московским гостям ускорить процедуру за 100 евро. Отказались... Очередь шла быстро: простояли всего час. Белорусы документы оформляют четко, особенно если вам нечего декларировать и вы идете по «зеленому коридору». А вот на польской половине пришлось постоять изрядно. В результате белорусскую часть границы прошли за 40 минут, а на польскую потратили три часа. Это не рекорд: мой знакомый провел здесь недавно семь часов.

9 **Время на границе: 3 часа 40 минут**
Обслуживание: 3

Тем, кто оказывается здесь летом, приходится нелегко.

РОССИЯ – ФИНЛЯНДИЯ,

МАПП «Светогорск – Иматра»

ИГОРЬ ТВЕРДУНОВ:

Вроде бы всё неплохо организовано, но никогда нельзя предсказать, получится проехать российско-финскую границу с ветерком или зависнешь в очереди.

В летний сезон и в канун праздников второй вариант вероятнее, и к этому надо быть готовым.

Нам относительно повезло: несмотря на выходной (суббота), простояли всего около двух часов.

Причем одинаково неторопливо работают и наши служивые, и финские парни.

8 **Время на границе: 2 часа**
Обслуживание: 4

Добро пожаловать в Европу! Но для этого надо постоять в очереди.

БЕЛОРУССИЯ – УКРАИНА,

МАПП «Новая Рудня – Выступовичи»

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО:

Белорусские таможенники и пограничники – сама строгость: проверили все документы очень дотошно. Единственное место, где потребовали доверенность на машину!

Украинцы поверили на слово, что такой документ есть.

Украинский служивый предложил «ускорить» процесс пересечения границы. Но зачем, если в очереди всего пять машин? В результате потратили на все про все час.

В будние дни тут всегда так, зато в выходные очереди вытягиваются на несколько километров.

7 **Время на границе: 1 час**
Обслуживание: 4

Комфорт почти на европейском уровне.

АЗЕРБАЙДЖАН – ГРУЗИЯ,

МАПП «Балакен – Дарьял»

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО, АНТОН ЧУЙКИН:

С азербайджанской стороны пункт перехода – монументальное строение в восточном стиле, с грузинской – простое, но современное сооружение. А между ними километр разбитой грунтовки. Был вечер воскресенья. В очереди на азербайджанской стороне простояли почти 40 минут, но офицер поставил печать, едва глянув. Грузин устроил небольшой тест: зачем, к кому, надолго ли, где жить будете и т. д. Но был при этом очень вежлив.

6 **Время на границе: 50 минут**
Обслуживание: 4

И не скажешь, что находишься в Азии. Еще бы дорогу сделали.

ХОРВАТИЯ – ЧЕРНОГОРИЯ,

район города Дубровник

АНТОН ЧУЙКИН:

Бывшие республики Югославии хотя и огородились границами, но сделали это скорее для соседей из Западной Европы, нежели для себя. Перед выездным постом из Хорватии стояла очередь на 40 минут, а в Черногорию проехали без ожидания. Все в одной очереди – и местные, и швейцарцы, и немцы, и албанцы. Никаких лишних вопросов, всё быстро, но в один паспорт поставили сразу два выездных штампа – не со зла, а от усердия, думаю.

3 **Время на границе: 40 минут**
Обслуживание: 4

Нам, похоже, просто не повезло: говорят, обычно очереди куда меньше или вовсе отсутствуют.

ГРУЗИЯ – РОССИЯ,

МАПП «Лагодехи – Верхний Ларс»

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО, АНТОН ЧУЙКИН:

Грузинский пост просто потряс: новый, с современной техникой. Офицер направил видеокамеру внутрь машины, сравнил лица водителя и пассажиров с фото в паспортах и тут же стукнул печатью. Всё! Процедура заняла меньше двух минут. Зато на российском посту, тоже новом и современном, провели час – при том что очереди не было. И это в обычный будний день! Несколько раз выходили из машины, вынимали багаж для осмотра... Ужасно. Такое ощущение, будто после работы на компьютере тебе вручают деревянные счеты.

5 **Время на границе: 1 час 2 минуты**
Обслуживание: 3

Строгость прохождения процедур на российской границе компенсируется их бессмысленностью.

БОЛГАРИЯ – РУМЫНИЯ,

МАПП «Остров» (в районе города Кэлэрашь)

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО:

Здесь совмещенный пункт перехода, поэтому офицер забрал паспорта и техпаспорт на машину и ушел в здание. Что он там делал, неизвестно, но через 30 минут вернул проштампованные документы с пожеланием счастливого пути.

2 **Время на границе: 30 минут**
Обслуживание: 4

Могли бы и быстрее оформлять – три паспорта за 30 минут? Хотя я, наверное, привередничаю (см. выше про Брест).

УКРАИНА – РУМЫНИЯ,

МАПП «Порубне – Сирет»

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО:

Удивительное, оказывается, совсем рядом. Соседи смогли организовать современный пункт перехода. Более того, для болельщиков футбольного чемпионата – отдельные полосы. Евро-2012 к тому времени закончился, и по этим полосам пускали автомобили, где были пассажиры с детьми. Досматривают только машины с местными номерами. Видимо, подрабатывают челночными перевозками товаров. Путешественников пропускают быстро.

4 **Время на границе: 40 минут**
Обслуживание: 4

Единственная претензия: если у вас все так по-европейски, зачем заставлять водителя и пассажиров дважды выходить из машины?

ХОРВАТИЯ – БОСНИЯ И ГЕРЦЕГОВИНА,

район города Дубровник

АНТОН ЧУЙКИН:

Южная Далмация –маленький кусочек Хорватии – отделена от остальной страны восьмикилометровым участком Боснии и Герцеговины. Там тоже граница, но соблюдаемая с обеих сторон лишь хорватской полицией – боснийских постов нет вовсе. Сбавляешь ход, встречаешься глазами с полицейским – он кивает, ты едешь дальше. Первый раз, забыв паспорта детей, мы развернулись... и лишь потом поняли, что напрасно, ведь документов никто не спрашивает.

1 **Время на границе: 0 минут**
Обслуживание: 5

Всегда и везде бы так!

ПЕТУХИ И ПАРОВОЗ

Интернет уверенно твердил, что ехать на выходной в Петушки неразумно: хорошо бы заодно заехать еще куда-нибудь. Иначе будет тоскливо. **Михаил Колодочкин** решил действовать по обстановке.

Поиски паровоза привели к неожиданной беседе то ли с милицией, то ли с полицией.

– Паровоз? А зачем вам паровоз?

Ну как «зачем»! Вот, приехали на выходной в Петушки: читали, что тут установлен какой-то знаменитый паровоз с КПД аж 9,3%! Хотели посмотреть, сфотографировать...

– Фотографировать? Да вы чего! Только по разрешению!

Так началось наше путешествие выходного дня в Петушки. Этот городок находится на левом берегу Клязьмы, примерно в 70 км к юго-западу от Владимира и в 120 км к востоку от Москвы.

УГОН ПАРОВОЗА

Вообще-то, в Петушках мы рассчитывали увидеть паровоз, шуховскую башню, несколько церквушек и что-нибудь, связанное с петухами.

Петух из Петушков. Пятьсот рублей – и он ваш!

Чье нужно было разрешение на съемку, мы так и не поняли. Не иначе как из Москвы. Или даже из Питера. Поблагодарив зевающих вокзальных стражей за информацию, мы все же пошли искать паровоз, который до нас не фотографировал разве что ленивый (иначе откуда бы ему взяться на десятке сайтов?). Ага, вот он: прекрасно виден с мостика над путями. А со стороны лесочка его и снимать проще.

Быстро проститься с паровозом нам не дали. Наверное, заподозрили, что хотим его угнать. Во всяком случае, обратный путь через мостик неожиданно оказался закрыт на цепочку, а нас попросили предъявить проездные документы. Сразу захотелось спросить, на какой платформе расположен памятник героям известной повести Венедикта Ерофеева. Чтобы заодно и его сфотографировать...

Многие гости Петушков убеждены, что и вечно поддатый герой,

Нет ничего проще, чем купить автомобиль!

Новый интернет-ресурс с уникальными возможностями поиска автомобиля. Включает описание **более 400 модификаций легковых автомобилей**, представленных на российском рынке, а также **актуальную базу объявлений о продаже авто:**

kupiauto.ru

Поисковая система сервиса:

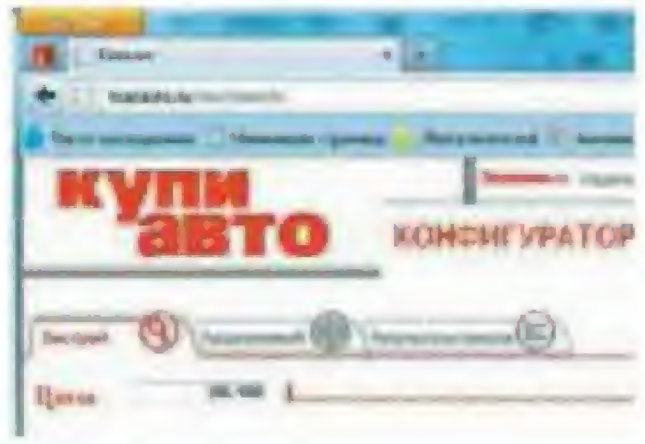
Поможет выбрать автомобиль исходя из ваших потребностей – они разбиты на группы нашими специалистами во вкладке «Популярные варианты».

Учитывает эксплуатационные расходы и падение стоимости каждой модификации, которые отражены в уникальном показателе КАР-индекс.

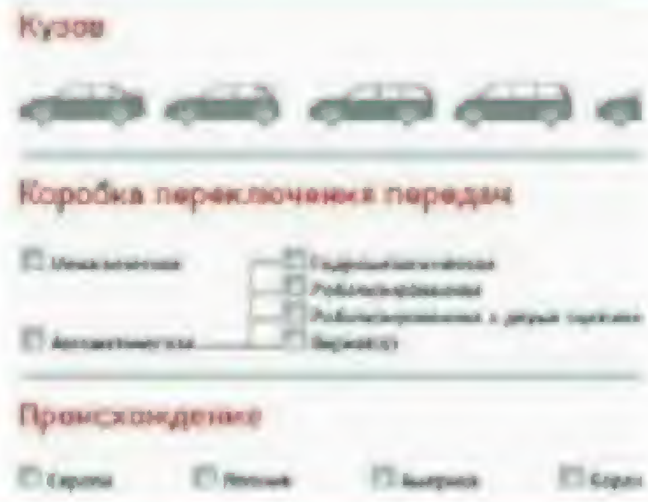
Кар-индекс 8,8 руб./км

Автоматически подбирает статьи и новости от автосалонов по выбранному авто.

1 шаг заходим на сайт www.kupiauto.ru

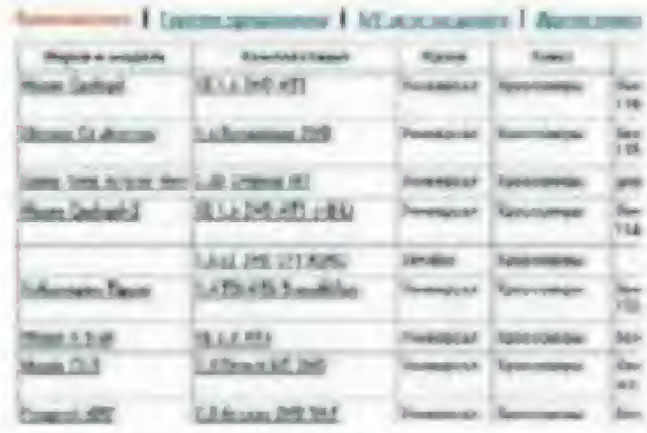


2 шаг выбираем автомобиль по заданным параметрам



3 шаг изучаем понравившуюся модель

4 шаг сравниваем с конкурентами



5 шаг ищем самые выгодные предложения рынка по выбранному авто

За рулем КУПИ АВТО

Свято-Афанасиевский храм назван в честь епископа Афанасия Ковровского, который провел здесь последние годы своей жизни. Освящен в 2002 году.

Паровоз серии Л конструктора Л.С. Лебедянского, он же «лебедянка» или «лебедь». Это самый экономичный советский паровоз. Когда-то их было более четырех тысяч. Они бегали по всей сети железных дорог СССР.

Церковь Успения Пресвятой Богородицы хорошо видна с Владимирской трассы. Проехать мимо трудно.

и ожидающая его девушка «с косой до попы» прописаны именно тут, на вокзале. Но мы прекрасно знали, что это совсем не так. Всех, кто хочет разглядеть их поближе, приглашаем в Москву, в скверик на площади Борьбы (есть в столице такая площадь!).

С вокзала нас в итоге отпустили. И мы пошли искать шуховскую башню.

ПОЧЕМ ПЕТУХ?

Впрочем, сначала посетили рынок. Здесь, в отличие от вокзала, разрешения не требуют. Нравится тебе, к примеру, петух – давай 500 рэ и забирай (если удержишь). А за деревянного ручной работы просят уже четыре «штуки» (отдадут и за три). Заметим, что в Москве ни того ни другого не купить: уже не зря ехали. Еще попробовали землянику: она продавалась по 150 рэ за пару стаканчиков.

Шуховскую башню нашли быстро. Были готовы к тому, что ей нужен ремонт, но реальность все же расстроила. Те же чувства, чуть позже, вызвал Музей петуха, куда мы не попали. Действительно, когда же еще отдыхать культурному учреждению, если не в воскресенье!

Всемирная паутина оказалась права: неплохо бы заехать еще куда-нибудь...

Впрочем, настроение все равно хорошее. Да и петухи орут отовсюду – это радует.

ВЫ ЧЬИХ БУДЕТЕ?

Кстати, как правильно называть жителей Петушков? Петушкинцы или петушковцы? Не то и не другое: петушинцы! Во всяком случае, рынок выдал нам именно такой вариант. А это глас народа.

В былые времена народец тут был лихой. Грабил проезжих торгашей, о чем честно сообщал петушиным криком. Впрочем, есть и миролюбивые версии: например, про детские свистульки в форме петушков. Но первая, похоже, более правдивая.

А ЧТО ЕЩЕ?

Деревянная церквушка возле вокзала нам понравилась сразу. Свято-Афанасиевский храм хотя и новодел, но выглядит достойно. А затем можно последовать интернет-советам и удрать на другую сторону Владимирки: церковь Успения Пресвятой Богородицы того стоит.

Впрочем, и вся дорожка, ответвляющаяся от основной трассы, того стоит.

Эту башню, родственницу той, что на Шаболовке, делал Инженер. Поэтому ажурная конструкция легко выдерживала на себе аж 325 т воды. Паровозы вымерли, башню забросили лет восемьдесят назад, а гиперболоидная конструкция все еще цела! Правда, Начальники уже пытались ее снести вместе с паровозным депо, но башня пока жива. Чего не скажешь о депо.

А вот если возле церкви Успения свернуть с основной трассы, то через несколько километров покажется усадьба Воронцовых. Она до сих пор неплохо смотрится – особенно, конечно, издали... Не удивляйтесь табличке «Болдино»: так назывался некогда расположенный здесь детский санаторий. На территории усадьбы находится церковь святого апостола Андрея Первозванного.

Тут уже все зависит от вашего времени, успевай только головой крутить. Смотрим направо – здесь бывал Левитан, дальше – церковь Андрея Первозванного, чуть левее – усадьба Воронцовых... Конечно, это уже не совсем Петушки, но...

Но, в конце концов, даже бывая в Питере, мы любим посещать Гатчину и Ораниенбаум. ЗР

“ЕСЛИ У ТЕБЯ ЕСТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ИСПРАВИТЬ ПОСЛЕДСТВИЯ СВОЕЙ ОШИБКИ, ЗНАЧИТ ТЫ НЕ ОШИБСЯ...”

ВОСТОЧНАЯ МУДРОСТЬ

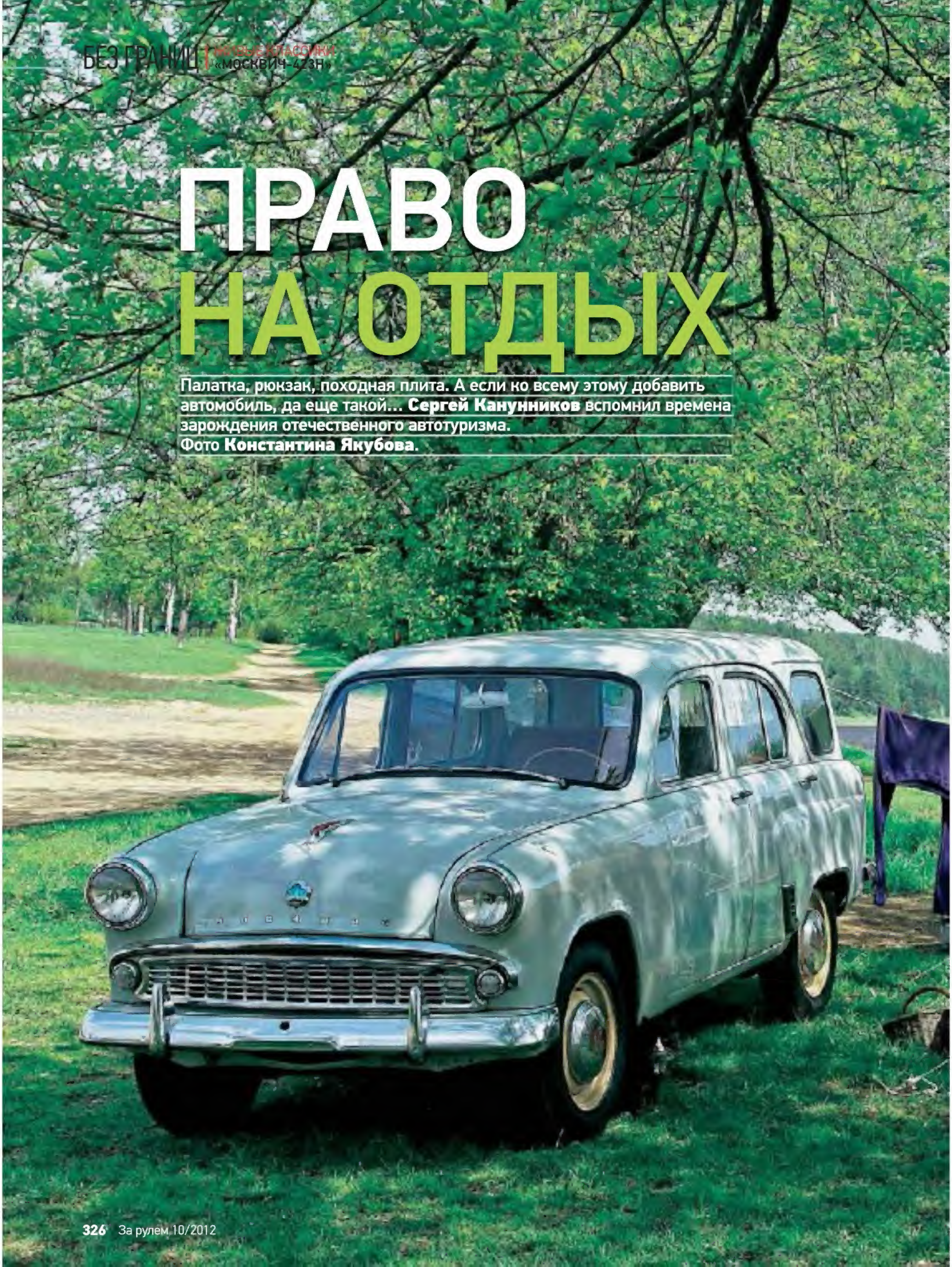
НЕ ОШИБИСЬ В ВЫБОРЕ ИСТИННОГО ИСТОЧНИКА ИНФОРМАЦИИ ОБ АВТОМОБИЛЯХ ИЛИ ИСПРАВЬ СВОЮ ОШИБКУ –

Двигай на ZR.RU

ПРАВО НА ОТДЫХ

Палатка, рюкзак, походная плита. А если ко всему этому добавить автомобиль, да еще такой... Сергей Канунников вспомнил времена зарождения отечественного автотуризма.

Фото **Константина Якубова**.



Из динамиков «Спидолы» (знатоки латышского делают ударение на первом слоге!) – последнего достижения советской радиотехники в целом и рижского завода в частности – слышен хрипловатый, негромкий, но очень родной, задушевный баритон Марка Бернеса или прозрачный голосок начинающей, но уже известной Майи Кристалинской. Ветер треплет листву и норовит сдуть в речку шезлонг – атрибут высшего туристского комфорта. И все это привезено сюда благодаря этому не помпезному и не расфуфыренному, зато симпатичному и трудолюбивому «Москвичу».

ЗА ПЯТОЙ ДВЕРЬЮ

В 1950–1960-е годы слово «первый» по отношению к отечественным автомобилям чаще всего звучало в связи с московским заводом малолитражек МЗМА. Вот и первый универсал родился именно там. Правда, сначала не заладилось. Вернее, машина-то получилась, но серийным деревянно-металлический «Москвич-400-421» не стал. Вероятно, решили, что для работы советским людям достаточно фургона, ну а немногочисленные частники радовались и седану.

Зато в 1957-м, примерно через год после запуска в производство «Москвича-402», стартовал цельнометаллический пятидверный 423-й, не только вид, но и название кузова

По дизайну да и по набору оборудования «Москвич» не уступал большинству зарубежных аналогов.

Флажок над рулем управляет указателями поворотов. Увы, козырек над спидометром покоробился от солнца. Сколько лет прошло!

которого – универсал – были для советских автомобилистов необычными. Кстати, на заводской табличке нашего «Москвича-423 Н» 1961 года так и написано: «Москвич»-универсал.

Впервые в СССР комфорт легкового авто сочетался с внушительной (для такого класса, конечно) вместимостью. Причем, в отличие от появившейся позже «Волги» ГАЗ-22, которая в частных руках оказывалась крайне редко, «москвичи» не только работали по казенной надобности, но и жили в семьях простых советских автолюбителей.

Впрочем, частный автомобиль уже не был чудом. Времена вообще наступили относительно вольные. Советские люди запоем читали не издававшиеся прежде книги, смотрели фильмы, не похожие на все виденное ранее, ходили на удивительные выставки. Одна американская 1959 года чего стоила! Довелось не только увидеть, но и потрогать умопомрачительные, причем самые новые заокеанские автомобили.

Жажда путешествовать, в том числе пользуясь автомобилем, органично вписывалась в картину эпохи. Ведь советские люди имеют право не только на труд, но и на отдых! Вот счастливчики и колесят по Крыму, Кавказу и Прибалтике или просто едут в выходные за грибами-ягодами, на рыбалку. А какой автомобиль (из тех, что были доступны нашим родителям, дедушкам-бабушкам) подходит для этого лучше, чем «Москвич»-универсал?

СО ВСЕМИ УДОБСТВАМИ

Газ, центральное отопление, водопровод с горячей (когда не отключают!) водой. Начало 1960-х – время массового переезда в неказистые коробочки-пятиэтажки с не то чтобы очень просторными, зато благоустроенными, а главное – отдельными (после коммуналок-то!) квартирами. Многие горожане обзавелись даже холодильниками и телевизорами. Не смейтесь: родители, а тем более бабушки тех, кто отведал этой роскоши на рубеже 1950–1960-х, часто относились к транжирству детей без одобрения.

Этот «Москвич» в начале 1960-х – верх основательности и комфорта. Да что там 1960-е! Еще лет пятнадцать назад в глубинке на таких просто ездили. Не считая машину раритетом, перевозили все, что влезет, а иногда и то, что влезало с трудом. А уж полвека назад она действительно соответствовала не только

АВТОНАБОР Зарулем

ТРОС

Наш выбор - победитель тестов ЗР и других СМИ: трос, которым действительно можно буксировать автомобиль.

ОГНЕТУШИТЕЛЬ

Наш выбор - победитель теста "ЗР": настоящий огнетушитель с полным зарядом.

ЗНАК АВАРИЙНОЙ ОСТАНОВКИ

Наш выбор: лучший из бюджетных знаков – действительно отражает свет.

АПТЕЧКА

Наш выбор: честная аптечка с качественными бинтами и устройством для искусственного дыхания.

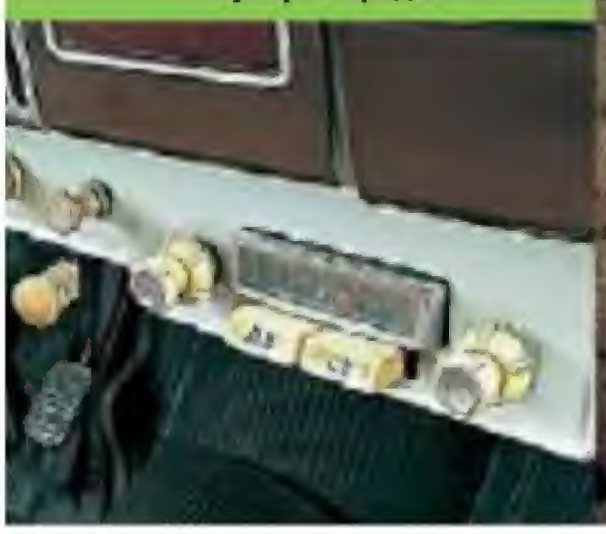
с 17 октября по 9 ноября

покупайте со скидкой в сети Ашан

Реклама

Часы работают! А что таким сделается?

Приемником легче управлять пассажиру, чем водителю. Но главное, что в «Москвиче» есть и такая роскошь – «шестиламповый двухдиапазонный супергетеродин»!



На заднем сиденье пусть не очень просторно, но как-то особенно уютно.

Преобразователь с 12 на 220 В – очень полезное для автотуризма устройство.

Основательность приборов соответствует духу того времени: настоящий автолюбитель постоянно следит за здоровьем своего друга.

скромным советским, но и, как говаривали некогда, мировым стандартам. Потому-то «москвичи» неплохо покупали не только в социалистических, но и в капиталистических (в основном скандинавских) странах. Тогда верхнеклапанный мотор мощностью 45 л.с. и четырехступенчатая коробка были вполне современны. Передняя подвеска – независимая, причем на шаровых опорах (правда, резинометаллические сайлент-блоки на 407-м и его модификациях ставили только на нижние рычаги, верхние крепили на резьбовых втулках), амортизаторы – телескопические. Приличная печка гонит в салон теплый воздух, мурлычет радиоприемник. Чего еще?

Рачительные хозяева обязательно добавляли толстые чехлы на сиденья с богатым набором карманов, компенсирующим невеликое множество мест для мелочей в салоне. Хорошо бы пристроить на крышу багажник, причем на универсал можно водрузить и нестандартный – длинный. Но такой еще надо сделать. А заядлые туристы даже оборудовали машины преобразователем на 220 вольт!

Большие колеса с бескамерными шинами (они тоже впервые в СССР появились на 407-м) вместе с довольно мягкими подвесками (задняя – на длинных, хотя и усиленных по сравнению с седановскими, рессорах) обеспечивают комфорт даже на проселке. Легкий руль на быструю езду не провоцирует, как, впрочем, и весь «Москвич».

Гонщики-ветераны наверняка усмехнутся. Они ведь ездили на 407-м и по кольцу, и на ралли, гнали машины во все их 60, а то и 70 сил (до такой мощности удавалось форсировать мотор объемом 1,4 л) – и ничего, рулили. Причем и в горах – скажем, на чемпионате СССР в Армении.

Впрочем, туристу с его универсалом гораздо больше, чем рафинированная управляемость, важны проходимость и грузоподъемность. С этим у 423-го все в порядке. Минимальный просвет – 190 мм, а под задним мостом и вовсе 200 мм. Ну а из грязи или снега в случае чего машину массой 1030 кг и вытолкать несложно. Вот радиус разворота по нынешним меркам великоват – 6 м. В общем-то, ненамного больше, чем у современных компактов, но они покрупнее «Москвича».

Некоторую неповоротливость 423-го ощущаешь как раз на пересеченной местности, где закладывать большой радиус порой особенно

За рулем ТОВАРЫ ПОЧТОЙ*

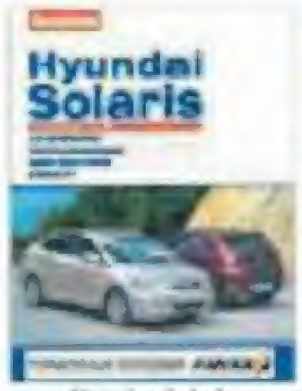
ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ ПО РФ

Данные модели не относятся к оружию и продаются свободно, без лицензии. Сертификат прилагается. Дульная энергия до 3Дж. Начальная скорость пули до 130 м/с. Используемые заряды: шарики BB калибр 4,5 мм, баллон CO2 (10-12 г.). Заказывая данный товар, Вы подтверждаете, что Вам исполнилось 18 лет.

РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ

РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ СВОИМИ СИЛАМИ
Переплет, мягкий, полноцвет.

ВАЗ 2108/081 (с ДВС 1.5, 1.6)
Формат: 210x285, 216с. Код 01966 Цена 480р.
ВАЗ 2108/09/099 (с ДВС 1.5i, 1.1, 1.3, 1.5)
Формат: 210x285, 272с. Код 01968 Цена 480р.
ВАЗ 2110/11/12 (с ДВС 1.6i, 1.5, 1.6)
Формат: 210x285, 203с. Код 01969 Цена 480р.
ВАЗ 21213/14 (Нива) (с ДВС 1.3i, 1.7)
Формат: 210x285, 298с. Код 01999 Цена 510р.
LADA KALINA (ВАЗ-1117/1118/19) (с ДВС 1.4i, 1.6i)
Формат: 210x285, 248с. Код 01964 Цена 620р.
LADA PRIORA (с ДВС 1.6i)
Формат: 210x285, 296с. Код 01963 Цена 620р.
ГАЗ 31105 (Волга) (с ДВС 2.3i)
Формат: 210x285, 234с. Код 01996 Цена 480р.



Hyunday Solaris (с ДВС 1.4, 1.6)
Формат: 210x285, 288с.
Код 02961 Цена 750р.

KIA RIO с 2011 г. (с ДВС 1.4, 1.6)
Формат: 210x285, 288с.
Код 02971 Цена 826р.

VW POLO с2010г. седан (с ДВС 1.6)
Формат: 210x285, 288с.
Код 03029 Цена 826р.

Renault Duster 4x2, 4x4 (с ДВС 1.6, 2.0)
Формат: 208x255, 320с.
Код 03172 Цена 680р.

Газель (с ДВС 2.3, 2.5, 2.5i, 2.9)
Формат: 210x285, 319с. Код 02037 Цена 510р.
Соболь (с ДВС 2.3, 2.5i)
Формат: 210x285, 296с. Код 02036 Цена 510р.
УАЗ 31512/14/19 (с ДВС 2.5, 2.9)
Формат: 210x285, 224с. Код 02030 Цена 480р.
CHEVROLET NIVA (с ДВС 1.7i)
Формат: 210x285, 352с. Код 01944 Цена 850р.
CHEVROLET LANOS (с ДВС 1.5i)
Формат: 210x285, 272с. Код 01945 Цена 850р.
CHEVROLET LACETTI (с ДВС 1.4, 1.6, 1.8)
Формат: 208x260, 368с. Код 02809 Цена 850р.
DAEWOO MATIZ (с ДВС 0.8i, 1.0i)
Формат: 210x285, 256с. Код 01946 Цена 850р.
HYUNDAI GETZ (с ДВС 1.3i)
Формат: 210x255, 224с. Код 01953 Цена 850р.
HYUNDAI ACCENT (с ДВС 1.6i)
Формат: 210x255, 232с. Код 01952 Цена 850р.

Шарики стальные Gletcher. Калибр: 4,5 мм
Количество: 2000 штук
Упаковка: банка (граната)
Код 02788 Цена 500*р.
*только при покупке пистолета.

Шарики стальные смедненные. Калибр: 4,5 мм
Количество: 500 штук
Код 02638 Цена 95*р.

Баллон CO2 -12гр
20шт Код 02867 Цена 640*р.
1шт Код 02558 Цена 40*р.

APS NBB

магазин 22шт
вес 1040гр
metal/metal
Код 03396 Цена 4700р.

GLETCHER

BRT 84

магазин 19шт
вес 700гр
metal/metal
Код 02764 Цена 2900р.

PM

магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
замка не движется
Код 02868 Цена 3500р.

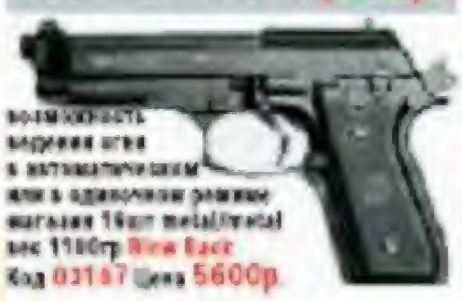
SS 2202

магазин 21шт
вес 700гр
plastic/metal
Код 02739 Цена 2600р.

TT

магазин 18шт
вес 820гр
metal/metal
Код 02905 Цена 5150р.

BRT 92FS AUTO (NEW)



возможность ведения огня в автоматическом или в одиночном режиме
магазин 19шт metal/metal
вес 1100гр New Back
Код 03167 Цена 5600р.

APS

магазин 22шт
вес 1040гр
metal/metal New Back
Код 03095 Цена 5600р.

UMAREX

PM

магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
Код 02558 Цена 3750р.

Beretta Elite II

магазин 18шт
вес 680гр
plastic/metal
Код 02548 Цена 3150р.

ИМЗ MP 654K-20

магазин 13шт
вес 750гр
metal/metal
Код 02658 Цена 4850р.

СМАЗКИ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ

ЛЕГКОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ

Suprotec Универсал
Для обработки ДВС с рабочим объемом от 1,7 до 2,2 л (автомобили производства СССР, РФ (любого года выпуска) и других стран до 2004г. выпуска)
Емкость: 100 мл. Код 01578 Цена 1076 р.

Suprotec Универсал
Для обработки ДВС с рабочим объемом от 1,0 до 1,6 л (автомобили производства СССР, РФ (любого года выпуска) и других стран до 2004г. выпуска)
Емкость: 75 мл. Код 01580 Цена 825 р.

Suprotec Люкс
Для обработки ДВС с рабочим объемом от 1,0 до 2,4 л (автомобили производства США, Японии, Южной Кореи, стран Европы после 2004г. выпуска)
Емкость: 100 мл. Код 01579 Цена 1322 р.

Suprotec MXINT
Для обработки механических коробок переключения передач
Емкость: 100 мл. Код 01582 Цена 1026 р.

Карандаш для ремонта царапин

DuPont™ Pro-Fusion Color™

Карандаш для ремонта царапин DuPont™ Pro-Fusion Color™ предназначен для быстрого устранения царапин, трещин, мелких скопов лакового покрытия автомобиля, велосипеда, лодки – любых окрашенных поверхностей, перекрытых прозрачным лаком.

Код 03097 Цена 630р.

Экотестер «Соэкс»

сохранит Вам здоровье

"Экотестер СОЭКС" предназначен для экспресс-анализа содержания нитратов в свежих овощах и фруктах, а так же для оценки уровня радиоактивного фона и обнаружения предметов, продуктов питания, строительных материалов, зараженных радиоактивными элементами.
Габаритные размеры ВхШхТ, не более, мм -105x43x18
Масса изделия (без элементов питания), не более, гр -66

Код 02932 Цена 7800р.

ТЕСТ НА АЛКОГОЛЬ В СЛЮНЕ

Высокочувствительный экспресс-тест для определения уровня алкоголя в слюне.
Тест на алкогольное опьянение компании «Мед. Экспресс-Диагностика» предназначен не только для качественного, но и количественного определения содержания этилового (и только) спирта в слюне и крови (значения этих исследований совпадают). Применение тест-полосок на алкоголь не требует специальных условий и навыков, поэтому может проводиться не только в учреждениях и лабораторных, но и в домашних исследованиях.
Тест занимает около 2 мин.
Измерение от 0 до 2 промиллей.
Кол-во: 20 тест-полосок
Код 03169 Цена 590р.

АВТОСКАНЕР OBD II

Прибор предназначен для диагностики автомобилей соответствующих стандарту OBD-II, а именно: большинства европейских, американских, японских и корейских марок автомобилей поставленных в Россию с 2001г. выпуска, автомобилей рынка США с 1996г. выпуска*, бензиновых автомобилей рынка стран Евросоюза с 2001г. выпуска, дизельных с 2004 года выпуска*; автомобилей рынка Японии с 2003г. выпуска*;
*любые марки автомобилей, производимые или ввезенные в эту страну.
Поддержка всех типов диагностических интерфейсов: ISO-15765 (CAN) 2.0A и 2.0B; ISO-9141-2; ISO-14230-3 (KWP2000); J1850 PWM; J1850 VPW

Код 01727 Цена 4400р.

СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- по телефону: +7 (495) 223-23-95 (круглосуточно), +7 (495) 775-85-48
- по электронной почте: katalog@1dzr.ru
- по почте: 105082, Москва, ул. Бакунинская 72, «За рулем»
- в интернете по адресу: http://shop.zr.ru
- по SMS: отправьте на номер 2425

текст ZR «код товара» (пробел) «количество товара», ФИО, индекс, адрес.
Например: zr 01023 1, 01423 2, Иванов И.Д. 654044, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Косыгина, д. 100, кв. 150.

Стоимость запроса около 3 руб. с налогами. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. Техническая поддержка: sms@smsonline.ru. Примерный срок исполнения заказа 3 недели (при наличии товара на складе).
Принимаем интернет-деньги: Chat, Яндекс Деньги

Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением почтового сбора (примерно 5-7%), авиатарифа и курьерской доставки по Москве (от 111р.)

ЗАКАЗ КУРЬЕРА ПО МОСКВЕ, СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ:
по телефону +7 (495) 775-85-48; по электронной почте katalog@1dzr.ru

Вся продукция сертифицирована
Цены действительны 30 дней после выхода рекламы

ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ НА HTTP://SHOP.ZR.RU

ООО «ТД «За рулем» 105082, Москва, Бакунинская 72. ОГРН 1047796967422

* Количество товара ограничено

За рулем

Редакция благодарит Александра и Кирилла Кирилловых за предоставленный автомобиль и помощь в организации съемки.

По современным меркам багажник невелик. Отсутствие потайных отсеков владельцы компенсировали множеством карманов в заботливо надетых на сиденья чехлах.

неудобно. Грузоподъемность приличная: по паспорту, если ехать вдвоем, можно взять с собой 250 кг, а если вчетвером – центнер. Тоже неплохо. Что греха таить, «Москвич» перегружали и туристы, и, в первую очередь, дачники, особенно те, что увлекались огородом. Машины терпели – правда, поскрипывали рессорами, а со временем теряли осанку.

Но рачительный хозяин, конечно, следил за здоровьем автомобиля – сам или с помощью знакомого механика. Автосервис в СССР – экзотика. Однако, попадая в умелые и чуткие руки, автомобили служили не одному поколению, а порой доживали до наших дней в неплохой форме – как этот светлый универсал.

СОЛНЦЕ, ВОЗДУХ И «МОСКВИЧ»

До наших дней «четыреста двадцать третьих» дожило немного. Их и делали куда меньше, чем стандартных седанов, а эксплуатировали порой жестче. А уж такие автомобили, как этот – нереставрированный, неплохо сохранившийся практически в первозданном виде, – и вовсе наперечет.

Прогретый мотор порыкивает ровно, без неприятных посторонних звуков. Передачи переключаются четко, разве что надо чуть приноровиться. Трансмиссия на ходу подвывает ровно так, как должна. И всё сильнее ощущение: этого вполне достаточно – мотора в 45 сил, вполне приличных для размеренных скоростей и здравого смысла тормозов, тесноватого, но зато удивительно уютного салона, палатки и походной утвари, рюкзака, почти не рваного шезлонга и «Спидолы». Признаться, я готов поехать на этом «Москвиче» в дальние края, например, действительно, к морю. Может, еще и случится? ЗР

КЛУБ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ

«Москвич-423» на базе модели 402 выпускали в 1957–1958 гг. с мотором 1,2 л мощностью 35 л.с. и трехступенчатой коробкой передач. Таких автомобилей сделали всего 1525 штук. С 1958-го строили модернизированную версию 423Н на базе «Москвича-407». На машине стоял 45-сильный мотор объемом 1,4 л, а с декабря 1959-го и четырехступенчатая коробка передач. В 1963–1965 гг. производили вариант на базе «Москича-403» – модель 424 с иными элементами отделки, тормозами, некоторыми другими деталями. На базе стандартных универсалов выпускали экспортные версии, а с 1958-го по 1961-й – полноприводный «Москвич-411» (1515 экземпляров). Всего в 1958–1964 гг. выпустили 29 562 универсала 423Н и 424.

Реклама. СМИ «Телеканал «Перец». Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-50005 от «29» мая 2012г.

ГРАН-ПРИ 2013 За рулем

ПРИЗЫ

читателям-
участникам
голосования
ГРАН-ПРИ
«ЗА РУЛЕМ»!

НОВЫЙ KIA RIO

– современный автомобиль российской сборки для наших читателей! В базовой комплектации – экономичный мотор мощностью 107 сил, бортовой компьютер, аккумулятор увеличенной мощности, системы предупреждения об экстренном торможении и антиблокировочная, подушки безопасности, кондиционер, дорожный просвет 160 мм. Кузов машины обработан антикоррозионным покрытием. Девять вариантов окраски кузова.

Подробности – в конце номера. К участию принимаем анкеты, отправленные до 24 ноября.

За рулем

РЕАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ
КУПИ АВТО
ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР

4 АВТОМОБИЛЯ «КИА-РИО» ОБРЕТУТ СВОИХ ХОЗЯЕВ 24 ДЕКАБРЯ 2012 ГОДА*.

nokian TYRES

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

***Официальная дата розыгрыша автомобилей среди читателей, заполнивших и выславших анкеты и таблицы для голосования в ГРАН-ПРИ «За рулем» – 2013.**

ГАЗЕТА **За рулем** Регион

За рулем.РФ

ГРАН-ПРИ 2013 За рулем

Смотрите на iPad:
голосуем за номинантов

Перед вами 49 новинок российского рынка. Выберите из них лучшие – и получите шанс выиграть один из четырех призовых автомобилей «Киа-Рио»!

МАЛЫЙ КЛАСС

101. Chevrolet Aveo. 115 л.с., передний, хэтчбек, седан, 444 000–563 000 руб. ЗР, 2012, № 4, 5, 10.

102. Lada Granta. 87–120 л.с., передний, седан, 259 000–400 000 руб. ЗР, 2011, № 9, 10, 11; 2012, № 1, 3, 4, 9.

103. ZAZ Vida. 109 л.с., передний, хэтчбек, седан, 389 000–399 000 руб. ЗР, 2012, № 6.

КОМПАКТ-КЛАСС

201. Honda Civic. 142 л.с., передний, седан, хэтчбек, 749 000–949 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 4, 7, 10.

202. Hyundai i30. 100–130 л.с., передний, хэтчбек, 649 000–909 000 руб. ЗР, 2012, № 5.

203. Kia cee'd. 100–130 л.с., передний, хэтчбек, 599 000–959 900 руб. ЗР, 2012, № 7, 11.

204. Peugeot 408. 110–150 л.с., передний, седан, 549 000–789 000 руб. ЗР, 2012, № 5, 8.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
nokian TYRES

КОМПАКТ-ПЛЮС

301. Audi A3. 180 л.с., передний или полный, хэтчбек, 1 082 000–1 116 000 руб.. ЗР, 2012, № 8.

302. Citroen DS4. 120–200 л.с., передний, хэтчбек, 757 000–1 107 000 руб. ЗР, 2012, № 5.

303. Hyundai Veloster. 132 л.с., передний, хэтчбек, 849 000–1 089 000 руб. ЗР, 2012, № 2.

304. Subaru Impreza. 114–150 л.с., полный, седан, 974 000–1 324 000 руб. ЗР, 2012, № 9.

СРЕДНИЙ КЛАСС

401. Chevrolet Malibu. 167 л.с., передний, седан, 1 285 000 руб. ЗР, 2012, № 5.

402. Hyundai i40. 150 л.с., передний, седан, 1 089 000–1 398 000 руб. ЗР, 2012, № 8.

403. Kia Optima. 150–180 л.с., передний, седан, 939 900–1 319 900 руб. ЗР, 2012, № 4, 7.

404. Peugeot 508. 120–204 л.с., передний, седан, 839 000–1 479 000 руб. ЗР, 2012, № 4, 7.

405. Toyota Camry. 148–277 л.с., передний, седан, 959 000–1 463 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 4.

СРЕДНИЙ ПЛЮС

501. BMW 3 Series. 136–306 л.с., задний или полный, седан, 1 250 000–2 000 000 руб. ЗР, 2012, № 2, 6.

502. Citroen DS5. 150–160 л.с., передний, хэтчбек, 1 119 000–1 479 000 руб. ЗР, 2012, № 5.

503. Volkswagen Passat CC. 152–300 л.с., передний или полный, седан, 1 109 000–1 981 000 руб. ЗР, 2012, № 3.

БИЗНЕС-КЛАСС

601. BMW 6 Series Gran Coupe. 313–450 л.с., задний или полный, седан, 3 950 000–4 950 000 руб.

602. Hyundai Grandeur. 250 л.с., передний, седан, 1 569 000–1 749 000 руб. ЗР, 2012, № 9.

603. Lexus GS. 209–343 л.с., задний или полный, седан, 1 730 000–3 160 000 руб. ЗР, 2012, № 6, 8.

ВЭНЫ

701. Lada Largus. 87–98 л.с., передний, 349 000–450 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 3, 4, 5, 10.

702. Mercedes-Benz B-Klasse. 122–156 л.с., передний, 1 050 000–1 170 000 руб. ЗР, 2011, № 12.

703. Opel Zafira Tourer. 115–165 л.с., передний, 799 000–1 135 500 руб. ЗР, 2012, № 1, 10.

704. Toyota Alphard. 275 л.с., передний, 2 485 000 руб. ЗР, 2012, № 5.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
nokian TYRES

КРОССОВЕРЫ МАЛЫЕ

801. Citroen C4 Aircross. 117–150 л.с., передний или полный, 799 000–1 194 000 руб. ЗР, 2012, № 6.

802. Great Wall Hover M2. 105 л.с., передний или полный, от 519 000 руб. ЗР, 2012, № 10.

803. Lifan X60. 133 л.с., передний. ЗР, 2012, № 2.

804. Opel Mokka. 140 л.с., передний или полный, 717 000– 955 000 руб. ЗР, 2012, № 7.

805. Peugeot 4008. 150 л.с., полный, 999 000–1 261 000 руб. ЗР, 2012, № 7.

806. Renault Duster. 90–135 л.с., передний или полный, 449 000–681 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 2, 4, 9.

КРОССОВЕРЫ КОМПАКТНЫЕ

901. Honda CR-V. 150 л.с., полный, 1 149 000 руб. ЗР, 2012, № 11.

902. Mazda CX-5. 150 л.с., передний или полный, 949 000–1 344 000 руб. ЗР, 2012, № 2, 5, 9.

903 Subaru XV. 114–150 л.с., полный, 984 200–1 336 000 руб. ЗР, 2012, № 3, 8.

КРОССОВЕРЫ СРЕДНИЕ

1001. Great Wall H6. 136–150 л.с., передний или полный, 834 000–946 000 руб. ЗР, 2011, № 10.

1002. Hyundai Santa Fe. 176–197 л.с., передний или полный, 1 299 000–1 840 000 руб. ЗР, 2012, № 8, 10, 11.

1003. Kia Sorento. 176–197 л.с., передний или полный. ЗР, 2012, № 10, 11.

1004. Mitsubishi Outlander. 145–167 л.с., полный, 969 000–1 419 000 руб. ЗР, 2012, № 7, 10, 11.

ВСЕДОРОЖНИКИ ЛЮКС

1101. Mercedes-Benz M-Klasse. 258–557 л.с., полный, 2 890 000–5 220 000 руб. ЗР, 2011, № 11; 2012, № 8.

1102. Range Rover. 258–510 л.с., полный, от 3 996 000 руб. ЗР, 2012, № 10.

КРОССОВЕРЫ СРЕДНИЕ

1001. Great Wall H6. 136–150 л.с., передний или полный, 834 000–946 000 руб. ЗР, 2011, № 10.

1002. Hyundai Santa Fe. 176–197 л.с., передний или полный, 1 299 000–1 840 000 руб. ЗР, 2012, № 8, 10, 11.

1003. Kia Sorento. 176–197 л.с., передний или полный. ЗР, 2012, № 10, 11.

1004. Mitsubishi Outlander. 145–167 л.с., полный, 969 000–1 419 000 руб. ЗР, 2012, № 7, 10, 11.

ВСЕДОРОЖНИКИ ЛЮКС

1101. Mercedes-Benz M-Klasse. 258–557 л.с., полный, 2 890 000–5 220 000 руб. ЗР, 2011, № 11; 2012, № 8.

1102. Range Rover. 258–510 л.с., полный, от 3 996 000 руб. ЗР, 2012, № 10.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
nokian TYRES

СПОРТКАРЫ

1201. Chevrolet Camaro. 328–405 л.с., задний, купе, 1 990 000–2 600 000 руб. ЗР, 2012, № 4, 5, 8.

1202. Mini Coupe. 122–184 л.с., передний, купе, 880 000–1 304 000 руб. ЗР, 2011, № 11.

1203. Subaru BRZ. 200 л.с., задний, купе, 1 436 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 2, 5.

1204. Porsche 911 Carrera. 350–400 л.с., купе, кабриолет, 4 415 000–5 669 000 руб. ЗР, 2012, № 2.

1205. Toyota GT 86. 200 л.с., задний, купе, 1 353 000–1 483 000 руб. ЗР, 2012, № 9.

ПИКАПЫ

1301. Ford Ranger. 150–200 л.с., полный, 1 112 000–1 541 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 11.

1302. Mazda BT-50. 150 л.с., полный.

1303. SsangYong Actyon Sports. 149 л.с., полный, 789 000–1 079 000 руб. ЗР, 2012, № 9.

Как голосовать за лучшие автомобили

Критерии / Автомобили		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Авто 1		2								
Авто 2		1								
Авто 3		3								
Авто 4		4								
Авто 5		6								
Авто 6		5								

Критерии / Автомобили		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Авто 1		2	5	6	1	5	6	3	28	
Авто 2		1	1	3	2	1	2	1	11	
Авто 3		3	4	2	6	3	5	4	27	
Авто 4		4	6	5	4	4	3	5	31	
Авто 5		6	2	4	5	6	4	6	33	
Авто 6		5	3	1	3	2	1	2	17	

Критерии / Автомобили		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Авто 1		2	5	6	1	5	6	3	28	4
Авто 2		1	1	3	2	1	2	1	11	1
Авто 3		3	4	2	6	3	5	4	27	3
Авто 4		4	6	5	4	4	3	5	31	5
Авто 5		6	2	4	5	6	4	6	33	6
Авто 6		5	3	1	3	2	1	2	17	2

1. Аккуратно отделите страницу с анкетой по синей линии. В таблице представлены 13 классов автомобилей. В каждом вам предстоит сравнить между собой несколько моделей-номинантов – самые интересные новинки 2012 года. Слева дан пример заполнения таблицы для определения лучшего автомобиля в одном классе.

2. Расставьте автомобили по местам в категории «Ездовые качества». Допустим, по вашему мнению, лучше всех ведет себя на дороге Авто 2, на втором месте Авто 1, на третьем – Авто 3 и так далее.

3. Так же распределите места в остальных шести категориях: «Практичность», «Цена/качество», «Комфорт», «Прогрессивные технологии», «Престиж модели», «Дизайн». Информацию можно почерпнуть из статей ЗР (ссылки – в каталоге).

4. Сложите места, набранные каждым автомобилем, и впишите в графу «Сумма».

5. В победители выходит автомобиль, набравший большее число высоких мест, то есть с НАИМЕНЬШЕЙ СУММОЙ! В данном случае – Авто 2.

6. Впишите в соответствующую графу места, занятые другими номинантами.

7. По такому же принципу сравните автомобили в остальных классах.

8. Помните: таблица должна быть заполнена полностью! Иначе она не допускается к розыгрышу призов!

9. Заполните оборотную сторону карточки. Обязательно укажите свою фамилию, имя, телефон – если выиграете автомобиль, нам нужно будет связаться с вами.

10. Вложите вырезанную страницу в конверт и отправьте по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, редакция «За рулем». На конверте сделайте пометку: «Гран-при ЗР».

11. Отсканированную анкету можно отправить по адресу grandprix@zr.ru или проголосовать на сайте grandprix.zr.ru

Напоминаем, что в розыгрыше четырех автомобилей «Киа-Рио» 24 декабря примут участие только таблицы для голосования, отправленные до 24 ноября 2012 года.

Перечень номинантов и карточка для голосования будут повторно опубликованы в 11-м номере «За рулем».

Автомобили / Критерии			Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Малый класс	Chevrolet Aveo	101									
	Lada Granta	102									
	ZAZ Vida	103									
Компакт-класс	Honda Civic	201									
	Hyundai i30	202									
	Kia cee'd	203									
	Peugeot 408	204									
Компакт-плюс	Audi A3	301									
	Citroen DS4	302									
	Hyundai Veloster	303									
	Subaru Impreza	304									
Средний класс	Chevrolet Malibu	401									
	Hyundai i40	402									
	Kia Optima	403									
	Peugeot 508	404									
	Toyota Camry	405									
Средний плюс	BMW 3 Series	501									
	Citroen DS5	502									
	Volkswagen Passat CC	503									
Бизнес-класс	BMW 6 Series Gran Coupe	601									
	Hyundai Grandeur	602									
	Lexus GS	603									
Вэны	Lada Largus	701									
	Mercedes-Benz B 200	702									
	Opel Zafira Tourer	703									
	Toyota Alphard	704									

Автомобили / Критерии			Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Кроссоверы малые	Citroen C4 Aircross	801									
	Great Wall Hover M2	802									
	Lifan X60	803									
	Opel Mokka	804									
	Peugeot 4008	805									
	Renault Duster	806									
Кроссоверы компактные	Honda CR-V	901									
	Mazda CX-5	902									
	Subaru XV	903									
Кроссоверы средние	Great Wall H6	1001									
	Hyundai Santa Fe	1002									
	Kia Sorento	1003									
	Mitsubishi Outlander	1004									
Всепогодные джипы	Mercedes-Benz M-Klasse	1101									
	Range Rover	1102									
Спорткары	Chevrolet Camaro	1201									
	Mini Coupe	1202									
	Subaru BRZ	1203									
	Porsche 911 Carrera	1204									
	Toyota GT 86	1205									
Пикапы	Ford Ranger	1301									
	Mazda BT-50	1302									
	SsangYong Actyon Sports	1303									

Анкета участника Гран-при-2013

Фамилия_____
Имя_____
Отчество_____
Регион_____
Город/село_____
Адрес_____
_____
Телефон 8(____)_____
E-mail_____

1. Ваш пол
☐ мужчина ☐ женщина

2. Возраст _____

3. Каким автомобилем вы сейчас владеете?
марка_____модель_____

4. Вы купили автомобиль:
☐ новым
☐ б/у
☐ год выпуска_____
☐ год покупки_____

5. Удовлетворены ли вы своим автомобилем?
☐ удовлетворен
☐ затрудняюсь ответить
☐ не удовлетворен

6. Приобретаете ли вы шины для вашего автомобиля в интернет-магазине?
☐ регулярно приобретаю
☐ не приобретаю, но готов рассмотреть такой вариант
☐ не приобретаю

7. Планируете ли вы в ближайшее время купить автомобиль?
☐ да ☐ нет

8. Если да, предположительно когда (укажите год)?
_____

9. Вы уже определились с маркой, моделью?
марка_____ модель_____
☐ новый
б/у: ☐ до 3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

10. Какую марку вы еще рассматривали при выборе?
марка_____ модель_____
☐ новый
б/у: ☐ до 3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

11. Как вы собираетесь финансировать покупку?
☐ возьму автокредит
☐ возьму машину в лизинг
☐ за счет сбережений
☐ не собираюсь покупать

12. Ваше социальное положение:
☐ руководитель
☐ специалист
☐ служащий
☐ рабочий
☐ студент
☐ пенсионер
☐ домохозяйка
☐ безработный

13. Материальное положение:
☐ полный достаток
☐ могу покупать дорогие вещи, но не все, что захочется
☐ хватает на еду и одежду
☐ хватает только на еду

14. Согласны ли вы в будущем принимать участие в опросах журнала «За рулем»?
☐ да ☐ нет

ГОД БЕЗОПАСНОСТИ

«За рулем» объявил собственный год безопасности, в рамках которого предлагает несколько инициатив. Обработав анкеты, ЗР сможет аргументированно отстаивать мнение автомобилистов в диалоге с властью и всеми заинтересованными сторонами. Отметьте один или несколько близких вам тезисов или впишите свое предложение.

1. Представьте ситуацию: выехав при обгоне на встречную полосу, вы пересекли прерывистую линию разметки, а вернуться были вынуждены через сплошную. В этом случае справедливое наказание:
☐ за выезд на встречную полосу – лишение водительского удостоверения на 4–6 месяцев (судебная практика);
☐ за несоблюдение требований разметки – предупреждение или штраф 300 руб. (предложение ЗР);
☐ решу вопрос с инспектором (распространенная народная практика);
☐ другое:_____

2. ЗР предлагает изменить ГОСТ таким образом, чтобы зебры без светофоров были только на дорогах не шире одной полосы в каждом направлении. Считаем, что только так удастся обеспечить хорошую видимость водителям и безопасность пешеходам. Во всех иных случаях необходимы над- или подземные переходы либо светофорное регулирование.
☐ утопия, не в Европе живем!
☐ одна полоса – это слишком, предлагаю расширить до двух в каждую сторону;
☐ полностью поддерживаю;
☐ другое:_____

3. Мы знаем, что сигнальный жилет безусловно способствует безопасности и советуем каждому водителю положить его в автомобиль и обязательно надевать при вынужденной остановке в опасном месте.
☐ считаю, это добровольное дело каждого: хочешь – приобретай жилет;
☐ обязательное использование жилета следует закрепить в Правилах;
☐ думаю, жилет – бесполезная вещь;
☐ другое:_____

4. «За рулем» совместно с «Дженерал моторс СНГ» и рядом партнеров участвует в акции «Маленький Большой Пассажир». Мы призываем всегда использовать специальные кресла при перевозке детей.
☐ я никогда не посажу ребенка в машину без детского кресла;
☐ иногда можно обойтись без кресла – например, в чужой машине, такси или при коротких поездках;
☐ кресла дороги и неудобны, а как возить ребенка – личное дело мамы и папы;
☐ другое:_____

издательство **За рулем**

ТЕМ, КТО ПРИДЕТ В АВТОПРОМ ЗАВТРА

Критиковать отечественный автопром легко. Низкая надежность, заурядная внешность, высокая себестоимость – перечень стандартных упреков в адрес наших автомобилей общеизвестен. Куда сложнее не критиковать, а создавать. Прекратить выпуск некачественных комплектующих, предложить россыпь новаторских конструкторских идей, порадовать всех эффектным дизайном... Об этом мы мечтаем давно, но основная наша надежда – на тех, кто сегодня еще только ходит в школу! И новая «зарулевская» книга в первую очередь предназначена именно им!

Все начинается с мечты. Создать новый автомобиль – это хорошая мечта: ведь именно машина воплощает в себе россыпь современных технологий и проходит ежесекундную проверку у миллионов придирчивых потребителей. В то же время мы знаем, что в багажниках современных автомобилей уже не лежат наборы гаечных ключей: сегодня редкий водитель задумывается над тем, как устроен двигатель или, скажем, трансмиссия. Но тот мальчишка, который неожиданно заинтересуется у отца, зачем, например, автомобилю нужны свечи – это наш читатель!

Действительно, а зачем автомобилю свечи? И что лежит в коробке передач? А можно ли ездить без бензина? И правда ли, что автомобили смогут вскоре обходиться вообще без водителей?

Ответы на эти и многие другие вопросы – на страницах этой книги. Думаем, что далеко не всякий родитель легко смог бы прочитать лекции на подобные темы, а потому надеемся, что и он с интересом полистает наше новое издание. Ничего подобного в магазинах сегодня не продается: аналогов у новой книжки фактически нет. Она грамотная, но не заумная, доступная, но не упрощенная, интересная, но не примитивная.

Новую книгу, предназначенную мужчинам до 16 лет, создавали «зарулевцы» со стажем – это те, кто примерно в том же возрасте уже искал и находил ответы на похожие «автомобильные» вопросы. Прочитав ее, будущие мужчины поймут, что создать безопасный, удобный и красивый автомобиль – это сложнейшая, но очень интересная задача. Очень хочется верить, что предложить ее необычное решение в недалеком будущем смогут именно читатели нашей новой книги.

Книгу «Мужчинам до 16 – об автомобиле» можно купить:

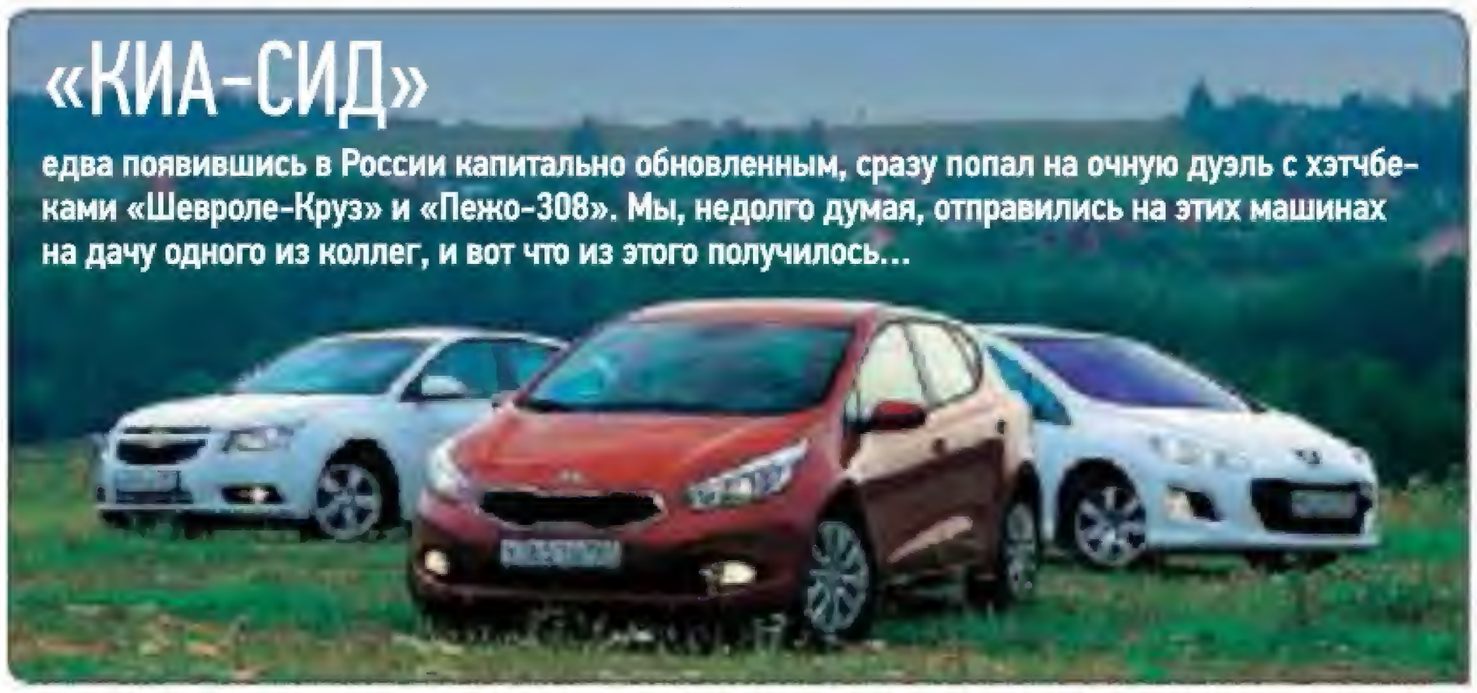
В фирменных магазинах «За рулем»
Москва: ул. Бакунинская, 72, тел. (499) 261-01-08
Воронеж: ул. Хользунова 112, тел. (4732) 67-34-90
Киров: ул. Ст. Халтурина, д. 2, тел. (8332) 40-78-15
Пермь: ул. Боровая, д. 24, тел. (342) 222-72-04

можно заказать:

в Интернете по адресу http://shop.zr.ru
по электронной почте: katalog@ldzr.ru
по тел.: (495) 223-23-95 (прием заказов круглосуточно)
(495) 775-85-48 (справки и консультации по продукции)
по почте: 105118, Москва, Бакунинская 72, «За рулем»
Оптовая продажа: тел.: (499) 261-37-61, 261-07-23
E-mail: opt@zr.ru

Реклама

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



«КИА-СИД»

едва появившись в России капитально обновленным, сразу попал на очную дуэль с хэтчбеками «Шевроле-Круз» и «Пежо-308». Мы, недолго думая, отправились на этих машинах на дачу одного из коллег, и вот что из этого получилось...

«РЕНО-САНДЕРО»

мощностью 150 сил – это вовсе не фантастика. Доводим бюджетный хэтчбек до гоночных стандартов за совсем небольшие деньги.

28 АККУМУЛЯТОРОВ

в глобальной экспертизе ЗР. До морозов остались считаные дни – самое время изучить материал от корки до корки.

«ТОЙОТА-АУРИС»

и множество других дебютов парижского мотор-шоу. Редакция в полном составе отправилась знакомиться с осенними премьерами.

ДЕТСКИЕ КРЕСЛА

ставим в самые разные машины самых разных классов. Какие из них лучше приспособлены к перевозке наших маленьких пассажиров?

«ХОНДА CR-V»

очередного поколения выходит на российский рынок только в ноябре, но корреспондент ЗР успел ознакомиться с новинкой.

ДОРОЖНЫЕ РЕАГЕНТЫ

призваны повышать безопасность движения на скользкой дороге. Но нехитрые эксперименты показали, что так бывает далеко не всегда.

«ФИАТ-АЛЬБЕА»

прослужил в редакции пять лет и пробежал 100 тысяч километров. Проследим нелегкую судьбу этого автомобиля.

«ОПЕЛЬ-АСТРА»

получал кузов седан всегда в последнюю очередь. Но ожидание стоит того. Читайте отчет о тесте самой солидной модификации семейства.

«ШЕВРОЛЕ-КАМАРО»

официально начал продаваться в России только в этом году. Но мы решили раскопать его корни поглубже и взяли на тест самое первое поколение – 1967 года.

BRIDGESTONE

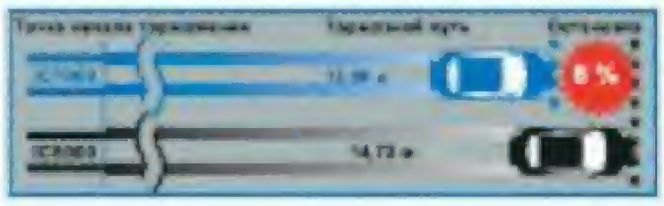
Сила – в Точности

Японский Ответ Русской Зиме

ICE CRUISER 7000

BLIZZAK Revo GZ

Тормозной путь на льду сокращен на 8%



по сравнению

с Ice Cruiser 5000

Новые шипы, специально разработанные для суровых условий русской зимы, обеспечивают эффективное сцепление со льдом. При создании Ice Cruiser 7000 была применена специальная современная технология, позволяющая обеспечить максимальную защиту шипов от выпадения.

Тормозной путь на льду сокращен на 15%

по сравнению

с W560

Микропористая резина, разработанная по нашей технологии, обеспечивает стабильное управление автомобилем на ледяной поверхности и сохраняет долгосрочную эффективность при длительной эксплуатации.

www.bridgestone.ru

BRIDGESTONE

Реклама

Что такое безграничные возможности?
Это когда маршрут определяете Вы, а не обстоятельства.
Прогрессивный и элегантный дизайн кузова Audi A6 allroad quattro подчеркнет Ваш деловой стиль. Но под респектабельной внешностью скрывается характер внедорожника: смело отправляйтесь покорять любые маршруты, ведь адаптивная пневмоподвеска и система Audi Drive Select® обеспечат уверенность на любой дороге. Бескомпромиссный комфорт и элегантность бизнес-седана? Сила и проходимость внедорожника?

Новый Audi A6 allroad quattro.
Теперь у возможностей нет границ.

www.audi.ru
Горячая линия Audi: (495) 775-88-88, 8 (800) 200-23-33.

Audi
Vorsprung durch Technik